عُمان

في أمجادها البحرية

الطبعة الرابعة
١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م

عُمان

في أمجادها البحرية

الطبعة الرابعة
١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م

بسم الله الرحمن الرحيم

— ١ —

إن تاريخ عمـان البحرى يرجـع الى أول بزوغ فجـر الحضـارة الانسانية فى العالم القديم • حيث كان البحـارة العمانيون يجوبون البحار ومسالكها سعياً وراء التبادل التجارى والاتصال بالشعوب •

وكان البحـارة العمانيون فى الطليعة بين رواد المحيطات الذين اعتبرت مغامراتهم وأسفارهم مثـلا يحتذى فى الإقدام والجرأة والشجاعة •

وقد ظل العمانيون على مر العصـور يجوبون البحار ، ويمخرون عبـاب المحيطات ، فيزودون شـعوب العالم المختلفة بمـا توصلوا اليه من حضارة وتقدم •

وتاريخ الملاحة البحرية فى عمـان يعود الى أقدم العصور التاريخية منـذ المحاولات الأولى التى قام بهـا الانسان لشق مياه البحار ، باستخدام الصارى والشراع ، ففى خلال الفترة الألفية الخامسة قبل الميلاد ، كانت شعوب بلاد مـا بين النهرين ووادى النيل قد برزت الى الوجود ، وأخذت تحاول الاستفادة من قوة الريح لدفع المراكب على ميـاه الأنهـار ، وكان تجار البحر من بلاد مـا بين النهرين ، دجلة والفرات ، يسمهون فى

تنمية النشـــاط التجارى على امتداد الشواطىء الشرقية لشبه جزيرة العرب ، وبدءوا يستكشفون خليج عمـــان متجهين نحو وادى السند فى الهند .

وقـــد فتح هؤلاء الرواد فى الخليج فصـــلا جديدا فى قصة العلاقة بين الانســـان والبحر ، فقد استطاعوا لأول مرة أن يتوغلوا ألى مسافات شاسعة عبر مناطق كانت تعتبر فى ذلك الوقت مناطق مجهولة ومحفوفة بالأخطار .

ؤومن هنـــا أدرك الانسان المكاسب الهامة التى تعود عليه من جراء تسخير البحر لطـــاعته ، كما أدرك المخـــاطر الكبرى التى كان لابد وأنه ترافق تلك المحاولات .

ولهـــذا سمى خليج عمان بحق مهـــد الملاحة البحرية .

وغاية مـــا يصل اليه العلم هو أنه خليج عمـــان قد شهد محاولات الانســـان الأولى لارتياد البحار ، وكان العمانيون فى ذلك الزمن الغابر ، أى قبل ٤٠٠٠ سنة يسكنون المنطقة التى كانت تعرف باسم « مجان » وكان لهم نصيب فى تلك الخطوات الرائدة التى أقامت صـــلات منتظمة بين عدد من الحضـــارات المتباعدة .

وقد أدى ذلك الى توسيع معرفة الانسان بالحضـــارات والى زيادة علمه بالقدرات الفنية الأخرى ، والى الحصـــول على مواد خام جديدة ، تكون أساسا لابداعات جديدة ، وغدت مسالك البحـــار شريانات نشر الحضارة .

وقد كان لعمـــان فضل كبير فى هـــذا التحول التاريخى للانسانية ، فعمان تقع على ملتقى طرق بحرية هـــامة تربطها بالخليج والهنـــد والبحر الأحمر ، وافريقية الشرقية ، وتحتل مركزا جغرافيا هـــاما .

ولقد مر الخليج باعتباره طريقـــا مائيا هامـــا بفترات الازدهار والركود ، أمـــا اليوم فان الخليج يعيش أهم وأعظم فترات ازدهاره ورخائه ، منـــذ أن نشأت الحضارات والمدن على سواحله لأول مرة ، وفى كل مرحلة من هـــذه المراحل كان للعمانيين دور بارز فيهـــا ، سواء على صعيد الملاحة التجارية ، أو على صعيد بنـــاء السفن وتصميمها ، وسواء كملاحين ، أو حكام وقـــادة يحكمون إمبراطورية بحرية واســـعة ، ويحققون لأهلهـــا السعادة والرخاء .

ولا نكاد نعرف إلا النزر اليســـير من النشـــاط البحرى لعمـــان فى الفترة الســـابقة على فتوحات الإسكندر الأكبر ، اتى أدت برغم قصرهـــا الى تغيرات عميقة فى الطابع السياسى

والحضـــارى لآسيا الغربيـــة وشرق حوض البحر الأبيض المتوســـط .

وتدل المعلومات التاريخية على أن الدول الكبرى فى تلك الفترة كانت تعتمد فى منطقتى البحر الأحمر والخليج عـــلى بنـــاة سفن وبحارة فينيقيين ، كان يؤتى بهـــم لذلك الغرض خاصة ، وكان الإسكندر نفسه فى عامه الأخير مشغولا باستئجار فينيقيين ، ليعبروا الخليج قبل الرحلة البحرية من نهـــر السند الى بلاد مـــا بين الهندين ، التى تمت عـــام ٣٢٣ قبل الميلاد .

ومع ذلك فليس ثمة شك فى أن البحـــارة العمانيين قـــد لعبوا دوراً متزايداً فى التجارة البحرية فى المحيط الهنـــدى ، وهى التجارة التى كان يعتمد عليهـــا الى حد كبير ، فى رخاء منطقة جنوب جزيرة العرب ، لا سيما سبأ ، فتجارة مواد الطيب والبخور التى كانت تنقل بحرا من الهند وشرقى افريقية ، ثم براً على امتداد الساحل الغربى لجزيرة العرب كانت من أهم مـــا ساهمت به جزيرة العرب فى حضـــارة العالم القديم .

فالتوابل ، ومواد الطيب ، لم تكن تستعمل فى منطقة البحر الأبيض المتوسط فحسب ، وإنمـــا كانت تدخل فى تركيب المراهم والعطور والمساحيق ، ومواد التجميل ، والبخور والأدوية ، ومن ثم كان الإقبال عليها كبيرا .

وكانت المراسم الدينية والاحتفالات العـامة تستهلك منها مقادير كبيرة على نحو مـا كان يفعله المصريون مثـلا فى عمليات التحنيط ، أو الرومانيون عند حرق موتاهم •

ومن بين هـذه المواد كان اللبـان والمر والبلسم ينمـو فى جنوب جزيرة العرب نفسهـا • فزادت ثروة تلك البلاد زيادة عظيمة ، وذلك أنه الى جانب تصـدير أنواع التوابل فان تلك البلاد استطاعت أن تحتفظ بدورهـا كمراكز تجـارية ، وكمناطق توزيع لجميع أنواع التوابل ومواد الطيب التى كانت تنقل عبر طريق يمر بجنوب غرب شبه جزيرة العرب الى البحر الأحمر ، والطريق البرى على الساحل الغربى لشـبه الجزيرة العربية •

وفى ظفار كان ينمو نوع من أطيب أنواع اللبـان يتم تصديره من إحدى المدن التاريخية الهـامة ، وهى « سمهرم » التى كانت قد أنشئت بالقرب من « طاقة » الحديثة •

***

لقد استلفتت الآثار التى اكتشفت بالمنطقة الجنوبية من عمـان الأنظار لمـا لها من الأهمية فى تلك الحقبة التى تلت عصر الإسكندر ، وظهر من النقوش التى عثر عليهـا فى تلك الحفريات

أن هـذه المنطقة كانت تتمتع بنفوذ كبير فى الجنوب العربى ، وبأنهـا مركز زراعة اللبـان ، الذى كان اليونانيون يسمونه مسـكاً .

وتدل الدراسات الحديثة والنقوش المترجمة ، على أن الذى أسس مدينة خورروری قرب طاقة فى ظفـار هو أحد ملوك مملكة حضرموت فى جنوب شـبه الجزيرة العربية ، وقد أراد هـذا الملك أن يمد نفوذه الى منطقة زراعة اللبـان فى عمـان الجنوبية ، وأن ينشىء ميناء لتصـديره ، وسرعان ما تطـور الميناء ، وكان اسمه « سمهرام » وأصبح ميناء تجارياً تؤمه السفن المسافرة الى الهند .

وهكذا أصبحت عمـان بعد عام ١٠٠ قبل الميلاد منطقة هامة ، وطريقاً بحرياً ، ودوليا بين الشرق والغرب .

وقد كان إنشـاء « سمهرام » تطورا بالغ الأهمية ، أدى الى تطور تاريخى أوسع ، فقد كان أهل جنوب جزيرة العرب واليونان والرومانيون يبحثـون منـذ وقت طويل عن طريق تجارى بحرى بن الشرق وبين البحر الأبيض المتوسط لـكى يفرضوا عليه سيطرتهم .

وبرغم أن الفرس كانوا يسيطرون على طريق تجـارة

الحرير ، وهو الطريق البرى الهـام الذى يمر من بلاد الصين عبر فارس ، ثم تدمر والبحر الأبيض المتوسط إلا أن أهل جنوب الجزيرة العربية واليونان والرومان قد نجحوا فى استخدام هذا الطريق الى البحر الأحمر •

وبعد عام ١٤٠ قبل الميلاد كان الفرس يسيطرون على رأس الخليج ، ولكنهم لم يكونوا يشجعون قيـام تجارة بحرية مع الشرق عن طريق الخليج ، وهـذا يعنى أن التجارة البحرية التى كانت قائمة فى موانى الخليج ، وهـذا يعنى أن التجارة البحرية التى كانت قائمة فى موانى الخليج كانت تجارة داخلية بحتـة •

وكانت المراكب تبحر أحيانا من الخليج الى الهنـد ، وتتوقف خـلال رحلاتها هـذه فى ميناء يسمى « عمانا » •

وتختلف المصـادر اليونانية اللاتينية القديمة فى تحديد مكان « عمانا » هـذه ، فهو قد يكون على شاطىء كرمان فى جنوب فارس ، أو — وهـذا أقرب الى الصواب — على ساحل الباطنة عند صحار ، أو عند مسقط •

وإذا أخذنا هـذه التسمية فى الاعتبار فانها تعنى بلا شك عمـان • فضـلا عن أن صادرات هـذه البلاد ، وهى القوارب ،

واللآلىء والتمور تؤكد أنهـا منطقة عربية لا فارسية ، وقـد ذكر مينـاء عمانى آخر على الطريق الى الهند ، هو « أكيلا » ، وربمـا كان قرب «رأس مسندم » • ولا شك أن الفرس الذين كانت لهم مصلحة فى المحافظة على سلامة هـذه الطرق البحرية المحدودة الأهمية قد دفعتهم هـذه المصلحة الى الاستيلاء على ساحل عمـان ، ذلك أنه فى أثنـاء هجرة الأزد الى عمـان عن طريق قلهات ، بقيادة مالك بن فهم ، وهى الهجرة التى لعلهـا حدثت فى القرن الثامن للميلاد ، نزل الفرس فى صحار محاولين زعزعة الاستقرار ، ولكنهم واجهوا مقـاومة شديدة من الأزد •

وفى نحـو عام ١٠٠ قبل الميلاد حدث تطوران مهمان ، آذنا بأن تفقد منطقة جنوب غرب جزيرة العرب بعض مكانتها من حيث هى ملتقى هام للتجارة •

الأول : هو أن ملك مصر ، بطليموس السابع ، أخذ يشجع بحارة بلده على الرحلات البحرية المباشرة بين مصر وبين الهند •

والثانى : وهو أن أحد اليونانيين ، واسـمه ، هيبالوس اكتشف طريقا جديدا للسفر بحراً الى الهند فقد أبحر مباشرة عبر المحيط الهندى مستعينا بالرياح الجنوبية الغربية الموسمية •

وفى هـذه الفترة من التحول أنشئت مدينة « سمهرام »

وكانت المراكب التى تؤمهـا تبحر فى نفس الوقت الى موانىء أخرى ، قرب نهر السند ، ثم ساحل جنوب الهند • وكـان الملاون المعانيون يعرفون هـذا الطريق ، ويبحرون عبر الخليج فى الرحلات المباشرة عبر المحيط الهندى •

وقد شهدت السنوات التالية من سنة ٥٠ حتى سنة ٢٠٠ للميلاد تقريباً توسعا لم يسبق له مثيل فى آفاق التجارة ، وفى حجم تجـارة النقل بين الشرق والغرب ، فقد مدت رومـا حمايتهـا لتجارها الى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، ووصل التجار الرومان الى سيلان (سرى لانكا) ونهر الكنج • وما إن جاء عـام ١٥٠ للميلاد حتى كانوا قد وصلوا الى شبه جزيرة الملايو وأطراف الصين •

ولعل هـذه التجارب البعيدة المدى بقيت فى يد الرومان على حين بقى العرب يسلكون طريقا أكثر اتجاهاً الى الشمال نحو الموانى الهندية •

أمـا على ساحل افريقية الشرقية فقد كانت الصلة الطويلة الأمد مع جنوب جزيرة العرب فى بدايتهـا ، وكانت زنجبـار مركز تجارة القرفة (أو الدار صينى) التى كان يزاولهـا تجار إندونسيون عبر المحيط الهندى مباشرة من جنوب بلاد الصـين

ويجيئون الى مدغشقر ، وكان العرب يفرضون احتكارا صارما على التجارة من شرقى افريقية .

ولما قامت دولة الساسانيين فى فارس عام ٢٢٥ ميلادية بدءوا فى تشجيع النقل البحرى فى الخليج ، وقد ترتب على هذا التحول السياسى انتقال الاهتمام مرة أخرى الى شمال عمان .

ولعل مالك بن فهم ومن معه من قبائل الأزد قد مروا فى طريقهم بالشحر على ساحل حضرموت ، فقد هاجروا من الجزيرة العربية التى بدأ يعتريها التدهور آنذاك ، حيث بقيت منهم جماعة فى حضرموت ، أما مالك بن فهم فقد واصل سفره ومن معه الى عمان ، واتخذ من قلهات مقراً له . وقد كانت قلهات حتى تلك الفترة ذات وجد وكيان نظرا لوقعها الجغرافى الهام والحيوى ، وكانت تزخر بالنشاط البحرى ، وكان مالك بن فهم يعرف أن الفرس لهم نفوذ فى مناطق من عمان ، وكانت عاصمتهم صحار ، وقد أدى ذلك الى المواجهة والصراع بين الطرفين . وكانت نتيجة الصراع انتصار الأزد ، ثم تعاقب موجات الهجرة الى عمان .

وقد كانت سياسة الساسانيين ترمى الى تحويل تجارة المحيط الهندى من البحر الأحمر الى الخليج ، وكان لابد لهم لتحقيق هذا الهدف من السيطرة على هذا الطريق ، وخلق

احتكارات تجارية فى موانى الهند ، وقد نجحت محاولتهم نجاحا منقطع النظير ، لهـذا كان ثمة إدراك للأهمية الكبرى لطريق الخليج ، ولأهمية موانى عمـان بالنسبة له ، فكان من الطبيعى أن يحتفظ الساسانيون بمدينـة صحار ، ويتخذوهـا مركزاً للنشاط البحرى من جديد •

وهكذا غدت صحار مرة أخرى مركز النشـاط البحرى العمانى والفارسى فى المنطقة •

ومن غير المستبعد أن يكون العمانيون قد اشتركوا مع الفرس فى هـذه السفن التجارية ، كمـا يبدو أن العمانيين أهل الباطنة قـد سبق لهم أن مارسوا الرحلات البحرية • لأن أردشـير الأول (٢٢٥ — ٢٤١ للميـلاد) مؤسس الدولة الساسانية قد نقل بعض العمانيين من الأزد من سـكان عمان للعمل كبحارة فى الشمر •

وقد قـدر للسيطرة الفارسية أن نستمر على عمـان ، وكانت آنذاك تعرف باسم مزون ، قوية تارة ، وضعيفة تارة أخرم ، حتى مجىء الاسلام ، على حين بقى العمانيون فى المناطق الصحراوية المتاخمة ، وفى معظم عمـان الشمالية مستقلين بشئونهم ، وأنشأوا عاصمة لهم ، هو تؤام (البريمى) كمـا أنشأوا لهم ميناء فى دبى •

وقد تمكن الساسانيون بفضل مهارتهم البحرية أن يحققوا مكاسب فى أجزاء متفرقة من جزيرة العرب عادت عليهم بمنافع كثيرة •

وكان أهم منافس لهم فى ذلك الوقت الأحباش المتحالفون مع الدولة البيزنطية الذين كانو يسيطرون على تجارة جنوب غربى جزيرة العرب •

وفى بداية العصر البيزنطى عام ٣٣٠ للميلاد صارت النصرانية الديانة الرسمية للدولة ، فتخلى الناس عن عادات دفن الموتى الوثنية ، التى كانت تستهلك مقادير كبيرة من البخور المستورد من الشرق مما زاد الأحوال سوءا بالنسبة لتجارة المحيط الهندى عموما وبالنسبة لتجارة اللبان ومواد الطيب بنوع خاص •

وأدى هذا الانتكاس فى أحوال التجارة الى انكماش نشاط التجار اليونانيين والرومانيين ، ولم يبق لهم جالية تجارية إلا فى عدن •

وقد ملأ هذا الفراغ قيام دولة أسوم القوية فى الحبشة ، وسيطرتهم على جانبى البحر الأحمر ، والأكسوميون

أصلهم من جنوب جزيرة العرب ، وقد بدأ نفوذهم فى أثنـاء القرن الأول للميلاد ثم طغى فى جنوب غرب جزيرة العرب •

وكان لابد لمطامعهم التجارية أن تصطدم آخر الأمـر بالساسانيين الذين أدى تفوقهم الى إدخـال عمان فى دائرة نفوذهم ، ولكن الأكسوميين استطاعوا أن يقفوا للساسانيين ، فقد كانوا حلفاء للبيزنطيين الذين لم يكتفوا بالمحافظة على تفوقهم التجارى فى البحر الأحمر على الخليج ، بل كانوا العدو الطبيعى للفرس من الناحيتين السياسية والتجـارية على حد سـواء •

وكان الساسانيون يسيطرون على طرق تجـارة الحرير البرية ، وكذلك على الطريق البحرى ، وكانت سيلان الملتقى التجـارى الرئيسى للمحيط الهندى ، وكانت التجـارة المتجهة من هنـاك غربا تشـمل سلعا غير الحرير ، ويسيطر عليهـا الفرس ، وكانت المراكب الفارسية تقطع المسـافة كلها من رأس الخليج الى الصـين ، وكانت المراكب الهندية تعمل فى الطريق البحرى الى الخليج عبر صحار ، وكانت المراكب الصينية تبحر غربا حتى سيلان •

وقد ازدادت المنافسة بين أكسوم والفرس عندما غزت

أكسوم اليمن عـام ٥٢٥ للميلاد ، وتلا ذلك ازدياد نفوذ بيزنطة فى المنطقة ، وقامت هدنة بين الفرس والبيزنطيين بموجب معاهدة الصلح المعقودة عـام ٥٦٢ للميلاد ، التى أتاحت الفرصـة للساسانيين للتدخل فى جزيرة العرب .

وعندما استنجد اليمنيون بالفرس عام ٥٧٠ استجاب الملك الساسانى أنو شروان ، وأرسل حملة لم تقتصر نتائجها على دخـول اليمن فترة قصـيرة من الوقت تحت سيطرة الفرس فحسب . بل عززت سيطرتهم على صحار أيضا .

وقد وجد العمـانيون أنفسهم يقومون بنشـاط بحرى متداخل مع النشـاط البحرى الفارسى ، ولم تكن مجالات هـذا النشاط أقل اتساعا ممـا كانت عليه فى عصر رحلات الصـين التى ابتدأها البحار العمانى أبو عبيدة ومعاصروه فى القرن الثامن الميـلادى .

وإزاء هـذا التداخل فى النشـاط البحرى الذى قام به العمانيون والفرس ، فانه بالإمكان قياس هـذا على مـا كان فى عصرى قيس وهرمز التاليين ، حين كان التكامل الحضـارى فى جنوب الخليج تاماً ، حتى ان الاشارات الى سكان المدن فى تلك المنطقة كانت تعنى الفرس والعمانيين على حد سواء ، برغم

أنه يتعذر التعرف بدقة على حجم مساهمة العمانيين فى نطـاق النشـاط البحرى الفارسى طيلة الفترة الساسانية •

لكن سرعان مـا تبدل الوجه السياسى لآسيا الغربية مرة أخرى بشـكل سريع ، لم يسبق له مثيل حتى خلال فتوحات الإسكندر الأكبر •

فقد أدى ظهور الدعوة الاسلامية عام ٦٢٢ للميلاد ، ثم الفتوحات العربية الى ركود مؤقت فى التجـارة ، خاصة بين الشرق وبين الغرب • ولكن هـذا الركود لم يدم طويلا ، إذ سرعان ما أدركت دولة الخلافة أهميـة الخليج كمركز تجارى وملاحى •

وقد يتصـور البعض أن تجارب الفترة السابقة على ظهور الاسلام قد طواها الزمن ، غير أن الأمر على عكس ذلك ، فقد كان العمانيون فى مقدمة الذين استفادوا من التجارب والخبرات السابقة ، كمـا عادوا الى ارتياد طريق من أهل الطرق البحرية فى العالم ألا وهو الطريق من الخليج الى الصين •

— ٢ —

أثرت الفتوحات الاسلامية على الوحدة الاقتصادية للبحر الأبيض المتوسط ، ولكنها خلقت وحدة أكبر تضم مصر والشرقين الأدنى والأوسط .

وفى ظل الدولة الاسلامية الجديدة لم يعد الخليج والبحر الأحمر متنافسين على المصالح التجارية ، بل جرى تنسيق وتعاون بينهما من خلال التناسق والتعاون بين مختلف أجزاء الدولة الاسلامية .

ولا غرابة إذن أن تصبح عمان ولاسيما صحار ، مرة أخرى ، مركز الاهتمام .

وعند ظهور الاسلام كان العمانيون يدينون بالولاء لشيوخ بنى الجلندى ، الذين كانوا بدورهم يدينون بولاء اسمى للفرس فى صحار والرستاق .

وقد استولى العمانيون مع مجىء الاسلام على المناطق المتطورة زراعيا ، وعلى المزايا التى كان الفرس يتمتعون بها من خلال تجارتهم البحرية ، حيث أدرك العمانيون فى بداية الاسلام إدركا تاما هذه المزايا التجارية .

ولقد كان لبنى الجلندى حصن فى هرمز ، بفارس ، على الخليج ، وكانوا يجبون الضرائب من المراكب العابرة ، وكان لهم بالتالى دور بارز فى الخليج وفى المحيط الهندى منذ أوائل العصر الاسلامى • ولهذا استعان عثمان بن العاص بالقوة البحرية العمانية حينذاك عندما انطلق من صحار ومسقط بحملة ناجحة على سواحل الهند الغربية عام ١٦هـ (٦٣٦م) •

وقد استوطنت جماعات عمانية البصرة بعد أن استقر فيها المسلمون ، كما استوطنت جماعات منهم ساحل فارس ، وهاجر كثير منهم الى سواحل افريقية الشرقية حوالى عام ٧٠ هـ (٦٩٠ م) هرباً من محاولات الحجاج بن يوسف الثقفى لإخضاع عمان ، كما كان للعمانيين نشاط فى منطقة مكران ، جنوب فارس ، الى جانب دورهم الهام فى السند ، الذى بدأ قبل الفتح الاسلامى لذلك الاقليم عام ٩٣هـ (٧١٢ م) •

وكتب التاريخ العمانية لا تتحدث عن النشاط البحرى إلا قليلا ، لكنها تشير أحيانا الى حوادث يستدل منها بوضوح على أن العمانيين كانت لهم خبرة واسعة بالبحر •

فكتاب (كشف الغمة) •• مثلا ، يذكر ، أن الخليفة العباسى هارون الرشيد (١٧٠ — ١٩٣ هـ) (٧٨٦ — ٨٠٩ م) قد بعث فى أواخر أيامه حملة الى عمان ، لكن هذه الحملة منيت بالفشل ،

وقد تلقت هزيمة منكرة على أيدى العمانيين ، فاضطر قائدها الى الانسحاب الى سفنه والاقلاع بهـا • فانطلقت المراكب العمانية فى أثره ، واستطاعت أن تأسره ، وترده الى صحار ، حيث أودع السجن •

ويذكر المؤرخ نفسه • مؤلف كتاب كشف الغمة ، أنه بعد ذلك ببضع سنين • وفى عهـد الامام غسان بن عبد الله عاث قراصنة البحر فسادا فى سواحل عمان ، وهم قراصنة قدموا من ساحل الهند الغربى ، على ظهر مراكب كبيرة ، تسـمى البوارج •

واذا كان هؤلاء القراصنة قـد رأوا فى عمـان ما يغريهم على القيـام بغاراتهم فى ذلك الحين ، فان هـذا يدل بوضوح على ازدهـار الملاحة التجارية فى عمان ، والتى كانت مدينة صحار مركزها الرئيسى فى العصر الذهبى لهارون الرشيد ، ومن تلاه من الخلفاء ، ويذكر كتـاب كشـف الغمـة : أن الخليفة قد أعد مراكب صغيرة للرد على تلك الغـارات التى يقوم بهـا القراصنة • وتفيد الوثائق الصينية أن مراكب غرب المحيط الهندى كانت تشاهد فى ميناء كانتون عام ٥١هـ/٦٧١م • ومـا ان حل عام ١٠١هـ / ٧٢٠م حتى كانت هـذه المراكب شيئا مألوفا فى هـذه المياه ، حيث عادت من جديد الى مزاولة التجـارة ، لا سيما تجارة الحرير ، ومع أن الاشارات الواردة فى هـذه

الوثائق الصينية قد اقتصرت على تجار فارس إبان تلك الحقبة ، فان هـذه المصادر والوثائق تشـير الى أن العرب قد حلوا محل الفرس فى أوائل القرن الثانى للهجرة ، أى منتصف القرن الثامن الميلادى .

ومن بين الأمور التى لهـا دلالتهـا الهامة فى هذا الصدد ، أن أول عربى ، قيل إنه قام بتلك الرحلة ، كان تاجرا عمـانى الأصـل ، اسمه أبو عبيدة عبد الله بن القاسم ، وقد ذهب الى الصين حوالى عام ١٣٣هـ / ٧٥٠م ليشترى الصبار والأخشاب .

وقد وجدت عمان نفسها فى مفترق الطرق البحرية ، الصين والهند شرقا ، والعراق شمالا شرقيا ، والبحر الأحمر وشرقى افريقية جنوبا غربيـا . وكان الطريق بين بغداد وبين كانتون أطول الطرق فى العصور الوسطى ، لكن الدولة الاسلامية الموحدة وامبراطورية تانج الصينية من ناحية أخرى كانتا تقدمان كافة التسهيلات للنشاطات التجارية .

وكانت المراكب تحمل الى الشرق الأقصى نسيج الكتـان والقطن ، والصوف ، والسجاد ، والمصنوعات المعدنية ، والحديد الخام ، وسبائك الذهب ، وبقيت كانتون ملتقى تجاريا هامـا بين الصينيين والعرب حتى عـام ٢٦٤هـ / ٨٧٨م ، وقد استقرت بهـا جالية كبيرة من التجار المسلمين وغيرهم ، برغم أن حكومة

الصين لم تكن تسمح لأحـد بممارسة التجـارة إلا وفق أنظمة مشددة .

وكان العرب يشـترون الحرير ، والكافور والمسـك ، والتوابل ، ومصنوعات الخزف الصينى قبل أن يعودوا مع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين شهرى أكتوبر وديسمبر من كل عـام .

وأنه من المؤكد أن هـذا الطريق البحرى الهـام كاد أن يصبح حكرا على رجال البحر العمانيين دون غيرهم ، وقد أصبحت التجارات فى أيديهم حتى عـام ٢٦٤هـ / ٨٧٨ م حيث قد انتهت التجـارة نهاية مؤسفة ، فقد نهب المتمردون الصينيون كانتون . وقضوا على الجاليات الأجنبية فيها .

وقد وضعت هـذه الحادثة حداً للرحلات المباشرة المنتظمة بين الخليج وكانتون ، ولكن التجـارة بقيت قائمـة بعد أن أصبحت كلبهار المكان الذى يلتقى فيه التجار العرب والصينيون ، بينما استمر العرب فى رحلاتهم البحرية الى جاوة وسومطرة . كمـا كان بعضهم يقـوم أحيانا برحلات مباشرة الى الصين .

أمـا الهند فهى بطبيعة الحـال أقرب من الصين الى التجار العرب الذين أخذوا يسافرون إليهـا بشكل أوسع ، ولم تكن

حاجة العمانيين مقصـــورة على المواد الضرورية فحسب • وإنما كانوا من قديم الزمان يستوردون المواد الخـــام الخاصة ببناء السفن ، لأن الهند كانت مصدر خشب الســـاج ، الذى كان العمانيون يصـــنعون منه سفنهم •

وإذا كانت الصين مصدر السلع المكالية ، فان الهند كانت تزود عمان وبقية منطقة الخليج بكثير من ضروريات الحيـــاة • كخشب الساج ، والأرز ، والمواد الغذائية الأخرى ، ولا سيما الليمون ، الذى أدخلت زراعته الى عمـــان فى هذه الفترة ، ومازال حتى اليوم من أهم المحاصيل الزراعية فى عمان ، وكانت الهند تصـــدر أيضا أدوات دقيقة الصنع من المعادن والأخشاب ، التى انتقلت صناعتها الى عمان بفضل المؤثرات الحرفية الهندية •

ويقول المسعودى المؤرخ : إن أصحاب المراكب الذين كانوا يبحرون الى أفريقية الشرقية فى القرن الرابع الهجرى / العاشر الميلادى كانوا عربا عمانيين ، من الأزد ، وكانت مراكبهم تسير إمـــا بمحازاة ساحل عدن ، ثم تتجه الى الساحل الافريقى ، وتعبر البحر من رأس فرنك الى رأس الغضروفى ، حيث كانت تتعرض لقراصـــنة البحر الهنود فى سقطرة وكان أقصى مينـــاء تصل اليه هو مينـــاء سفالة فى موزمبيق ، الذى كان مرفأ تجارة الذهب القادمة من داخل البلاد ، أما السلع التى كانت المراكب

تسعى لجلبها من شرقى إفريقية فهى الذهب والعنبر ، والعاج ، والأخشاب ، والتوابل .

أمـا النشاط التجارى بين الخليج والبحر الأحمر فيبدو أن السيرافيين كانت لهم اليد الطولى فيه حتى أواخر القرن الرابع الهجرى العاشر الميلادى على الأقل ، وكان لهم فضـل كبير فى رخاء جدة آنذاك ، أما فى الطرق التجارية الأخرى فان العمانيين كانوا أكثر مهارة من السيرافيين ، بل وكانوا يتفوقون عليهم .

وفى بلاد الخليج التى كانت تعتمد فى حياتها اعتمادا كليا على التجـارة البحرية ، فان نجمهـا كان يعلو ويهبط بسرعة فائقة ، ففى زمن الساسانيين كانت ريشهر فى فارس تتحكم فى التجارة ، ثم خلفتهـا فى ذلك البصرة ، بعد أن ظهر ليسراف منافس تجارى قوى فى أثنـاء القرن الرابع الهجرى .

وقد حافظت عمان على مركزها كميناء عمانى هام للتجارة ، وذلك منـذ الوجود الفارسى فى عمـان ، ولكن يبدو أنهـا أخذت تلعب دوراً ثانوياً فى القرن الثالث الهجرى / التاسع الميلادى ، وكان نشاطها يقتصر على الموانى الواقعة فى المنطقة العليـا من الخليج .

وتشـــير المعلومات أن مركب صحار فى تلك الفترة كانت تبحر بشحناتها من البضـــائع الى سيراف ، كمـــا كانت مراكب سيراف التجارية تزور مسقط للتزود بالمـــاء والمؤن ، وهى فى طريقها الى الشرق •

ولقد بدأ العصر الذهبى لصحار عندما نالت عمان استقلالها التام عن السلطة العباسية المركزية فى العراق ،وفى عامى ٣٣١هـ /٩٤٣م و ٣٤٢هـ / ٩٥٣م هاجمت أساطيل عمـــان البصرة ، ممـــا اضطر سيراف الى أن تشيد حولها سوراً درءا لهجمـــات العمـــانيين •

وقد بقى بنو الجلندى محتفظين بحصنهم فى هرو ، وكانوا يسكون النقود فى هذه المدينة •

كذلك فان الأساطيل التجارية العمـــانية قد أبحرت الى افريقية ومدغشقر لجلب العـــاج ، والصوف ، وجلود النمور ، والعنبر ، وهى سلع كان الإقبـــال عليها شديدا فى العراق والهند والصـــين •

ويبدو واضحا فى البقايا الأثرية الكثيرة لمدينة صحار أن العمانيين قـــد نجحوا فى انتزاع الأهمية التجارية من ســـكان الخليج ، وأن مدينتهم صحار كانت ذا شـــأن كبير فى التجارة •

ويقول المؤرخ الإصطخرى عن مدينة صحار : « وهى على البحر وبهـا متاجر البحر ، وقصد المراكب ، وهى أعمر مدينة بعمـان ، وأكثرها مالا ، ولا تكـاد تعرف على بحر فارس بجميع بلاد الاسلام مدينة أكثر عمارا ومالا من صحار » .

ويصف المؤلف الفارسى ، صاحب كتاب حدود العالم ، صحار ، فيقول :

بندر الدنيا كلهـا ، وليس فى الدنيا مدينة تجارها أكثر مالا من تجارها ، تجلب إليها تجارات الشرق والغرب ، والجنوب والشمال ومنها تحمل الى سائر المواضع » .

وقد ذكر المؤرخ المقدسى وصفاً لصحار ، يقول فيه :

صحار هى قصبة عمان ، ليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منه ، عامر آهل ، حسن ، طيب ، نزه ، ذويسار وتجارة ، وفواكه وخيرات ، أسواق عجيبة ، وبلدة ظريفة ممتـدة على البحر ، دورهم من الآجر والسـاج شاهقة بنفسها ، ولهم آبار عـذبة ، وقناة حلوة ، دهليز الصـين وخزانة الشرق والعراق ، مغوثة اليمن .

وقد جاء سقوط صحار مفاجئا بعد أن وطدت الدولة البويهية

سيطرتهـا على العراق وفارس ، ولمـا عاد الاستقرار الى تلك المناطق تحول الاهتمام الى عمـان ،وتوجهت حملة من العراق فى البر والى جلفار ، وزحفت الى صحار ، قصـد القضاء على المراكب الملاحية فى صحار التى كانت تحمل التجارات الى المحيطات ، وعلى الرغم من هـذه الحادثة فان صحار حاولت المقـاومة من جديد ، ولكن هـذه المحاولة قضى عليهـا ، وأصبحت عمـان بعد ذلك تحت سلسلة من الولاة كانت تعينهم السلطة المركزية التى كان مقرها يتحول تبعـا لتحولات السلطة فى العراق وفارس •

وقد تخللت حكم هؤلاء الولاة محاولات قام بهـا العمانيون لاسترداد استقلالهم ، ملتفين حول راية أئمتهم ، ولكنهـا لم تكن تدوم طويلا •

وكانت نتيجة تدهور صحار وقوع سلسلة من الانتكاسات أدت الى بقـاء المدينة فى حالة مستمرة من التدهور ، وقد ازدهرت سيراف فى أول فى ظل البويهيين ، ولكن مع سقوط الدولة البويهية على أيدى السلاجقة عـام ٤٤٧هـ / ١٠٥٥م بدأ نجم سيراف فى الأفول •

وفى عام ١٠٦٤م غزا السلاجقة عمـان واحتلوها ، وكان ساحل عمـان آنئذ عرضة لغارات مستمرة من قبل دول التجارة

البحرية فى الخليج ، التى كانت تتنافس يومئذ على السيطرة على الطرق التجارية، وكانت قبائل عمان تسعى أيضا للسيطرة على الساحل .

وقد عجل تدهور سيراف بصعود نجم جزيرة قيس ، التى بدأت هجمات على المراكب التجارية ، ثم تحولت الى دولة حين استقرت فيها أسرة عربية من بنى عبد القيس ، وفدت من المنطقة التى تسمى الآن الامارات العربية المتحدة .

ولما حلت جزيرة قيس محل سيراف أصبحت المرفأ التجارى الأكبر للخليج ، واستطاع حكام جزيرة قيس أن يقيموا دولة تضم مناطق فى جنوب الخليج على كد الجانبين .

ومما لا شك فيه أن السفن العمانية والملاحين العمانيين كانوا يساهمون فى النشاط التجارى لهذه الدولة .

— ٣ —

وفى القرنين اللذين شهدا نمو قيس ازدهرت التجرة فى الخليج ، ولكن كانت هناك دلائل على قيـــام منافسة متزايدة قادمة من الطريق التجـــارى فى البحر الأحمر ، ذلك أن حكم الدولة الفاطمية فى مصر قد حقق لمصر اعتبارا من القرن العاشر الميلادى فترة من الحكم القـــوى ، والاستقرار السياسى ، والازدهار التجـــارى ، وكانت النتيجة الحتمية لذلك أن تشـــجع التجار على استخدام طريق البحر الأحمر للتجـــارة مع المحيط الهندى ، واجتذبت أسواق مصر اليها العـــديد من السلع التى كانت ترد اليهـــا بسبب الرخاز الذى كانت تنعم به •

ولقد كانت منطقة ظفـــار ،عمان الجنوبية ، تحتل موقعا جغرافيا يساعد على الاستفادة من الطريق التجـــارى للبحر الأحمر ، فهى ميناء طبيعى يصلح لرسو السفن العـــائدة من المحيط الهندى فى طريقها الى باب المندب والبحر الأحمر • وأخذت أهمية ظفـــار تزداد بازدياد حجم التبـــادل التجارى بين الخليج وافريقية الشرقية •

وإذا كانت المراجع التاريخية لاتسعفنا بشىء يدل على أن ظفار كان لهـــا شأن يذكر فى أول الاسلام ، إلا أن ذكرهـــا

قد ورد لأول مرة فى نحو العام المائتين بعد الهجرة ، عندما اعتنق الدين الاسلامى آخر ملوك الهند على يد بعض العرب ، وقد صحبهم هـذا الملك فى عودتهم الى جنوب الجزيرة العربية فى ظفار ، حيث عاش فيهـا ودفن بهـا ، وأصبح له مقـام واحترام بين أهلهـا ، وكان اعتناقه للإسلام رمزاً حياً لوحدة المسلمين فى منطقة المحيط الهندى .

والمعروف أن الأزد كانوا يقيمون فى ريسوت منـذ عهد مالك بن فهم الأزدى ، إلا أن أول ذكر لمظاهر الرخاء والازدهار لهـذه المنطقة ورد فى سياق مدينة مرياط على الطرف الشرقى من السهل الساحلى لظفار ، وكانت مزدهرة فى القرن الرابع الهجرى ثم ما لبثت أن لمع نجمها ، وأصبحت مرفأ عندما أعادت بناءهـا أسرة المنجويين وصـلها من سيراف .

وتعزو الأخبار كثيرا من الآثار القديمة فى سهل ظفـار الى المنجويين الذين تركوا فى ذاكرة أهل ظفار أثرا باقيا ، أمـا وصول المنجويين الى ظفار فلعل الأرجح فى تفسيره هو التوسع الذى حققته تجارة البحر الأحمر على حساب تجارة الخليج ، وقد استغوى ذلك بيوت التجار من الخليج الى شواطىء البحر الأحمر ، وجذب جزيرة العرب وشرق افريقية طلبا لتحسـين العلاقة والمرافق التجارية وتوثيقها بالمشاركة فى تجارة النقـل بالبحر الأحمر .

وقد حلت أسرة الحبوضى محل أسرة المنجوى واستمر نفوذها نحو سبعين عاما بشكل متقطع ، وخلال هذه الفترة أخذ أمراء هرمز القديمة يولون ساحل عمان اهتمامهم ، فحولوا قلهات الى مركز تجارى هام ، ومعقل حربى منيع ، وفى عام ٦٦٠هـ / ١٢٦١م هاجم الهرمزى محمود بن أحمد الكوسى ظفار ، ونهبها .

ويبدو أن الظفاريين لم يبدوا مقاومة فى البحر ، ولذلك عاد أهل هرمز بكثير من الغنائم ، مما يشهد بثراء المنطقة ، وقد مد آخر الحكام الحبوضيين نفوذه لفترة قصيرة على حضرموت ، ودخل فى نزاع مع سلاطين اليمن وقام بغزو بحرى حتى وصل الى ساحل عدن ، ولكن عمله هذا لسوء حظه ، دفع سلاطين اليمن الى الرد عليه ، فوقعت ظفار تحت نفوذهم فترة امتدت الى خمسين عاما .

وإن اتساع نفوذ سلاطين اليمن فى المنطقة ليدل على ازدهار تجارة البحر الأحمر حينذاك ، فلقد كانت لهم ثروة طائلة جمعوها .

وإذا كانت هذه الكارثة قد مست استقلال ظفار السياسى إلا أنها على ما يبدو لم تؤثر فى رخائها الاقتصادى لأن سقوط بغداد عام ٦٥٦هـ / ١٢٥٨م فى أيدى الغزاة المغوليين قد

عزز أهمية طريق البحر الأحمر • ومع تدهور شـأن الخليج اضطر العرب والفرس الى الهجرة الى سواحل شرقى افريقية ، حيث ازداد استقرارهم هناك ، فى هـذه الفترة ، الأمر الذى ساهم فى ازدياد أهمية ظفار ، لموقعها الاستراتيجى بالنسـبة لحركة السفن بين شمال عمان وافريقية •

ومع حلول عـام ٧٠٠هـ / ١٣٠٠م كانت ظفار قد بلغت أوجها وكانت على وشك أن تشـهد قرنين من الرخاء النسبى تخللهما محاولات حكام اليمن وحكام حضرموت أن يحوزوا السيطرة عليهـا •

ويذكر الرحالة ماركوبولو ، أن ظفار كانت مكانا هاما لتصدير سلعة من أهم السلع العمانية فى العصـور الوسطى ، هى الخيل ، وقد كان للتجارة بالخيول العمانية والفارسية شرقا دور عظيم فى خلق وحدة الجماعة التجارية فى المحيط الهندى •

وواضح أيضا أن قيام ظفار أدى الى تجديد تجارة اللبان القديمة العهد ، وكان لهـذا المنتوج شأن عظيم عند الصينيين الذين بدأت معرفتهم ببلاد العرب تتزايد •

وقد كانت مرياط بين أوائل الموانى العربية التى تمر بهـا المراكب القادمة رأسا من الصين والهند وهى لذلك من أكثرها

ذكرا وأوسعها وصفا ، وكان الصينيون على معرفة ببلاد العرب تكاد تكون كاملة .

واللبان منتج شجرة تنمو فى أعماق وديان جبلية ، وشجرتها تشبه الى حد كبير شجرة الصنوبر ، ويتم أخذ اللبان منها بخدش جذع الشجرة بفأس ، فيبدأ الصمغ بالخروج ، وعندما ييبس يصير لبانا ، فيجمع ويكبس كتلا ، ثم ينقل الى الساحل ، فتحمله المراكب ليبادله التجار بسلع أخرى فى ساحل سومطرة ، ويفرز اللبان الى ثلاثة أنواع ، حسب طيب الرائحة .

وكانت صلة عمان بشرقى افريقية طويلة العهد ، وكان لها أثر بالغ فى تعريب السواحل الافريقية ، حيث كانت الجماعات التجارية قد بلغت مستوى من التحضر أدهش أوائل البرتغاليين الذين احتكوا بهم .

وأما العناصر التى تكونت منها الجاليات الآسيوية فى شرقى افريقية فانها لم تفد الى تلك المنطقة من عمان فقط ، وإنما جاءت كذلك من جنوب غرب جزيرة العرب ، وإيران ، والعراق والهند .

ويقال ان أولى محاولات الهجرة المنظمة فى العصر الاسلامى كانت من أهل الشام ، وقد قاموا بها زمن الخليفة

عبد الملك بن مروان حوالى عام ٨٠هـ / ٧٠٠م • وهـذا يتوافق توافقا زمنيـا مع رواية العمانيين عن هجرتهم الأولى لشرقى افريقية • وبعد ذلك بمائة عام أرسل هارون الرشيد بعض الفرس الى شرقى افريقية •

وفى القرن الثالث الهجرى أخذ الفرس يتوافدون من منطقة شيراز ، ليستقروا فى جزيرة كلوة وزنجبار وبمبا ومناطق أخرى •

وتعتقد قبيلة الحرث من عمـان أنها أنشأت ديارا لهـا فى مقدشيو وبراوة منذ عام ٣١٢هـ / ٩٢٤م • وفى القرن الخامس الهجرى الحادى عشر الميلادى تولى الأمر فى كلوة وال عمـانى ، تم تعيينه بعد نزاع مع قبيلة افريقية محلية •

ويمكن اعتبار كلوة مدينة من أهم تلك المدن جميعـا خدل الفترة التى سبقت دخول البرتغاليين ، وفى عـام ٦٠٠هـ/ ١٢٠٣م تقريبا كان حاكم جزيرة تومباتو بالقرب من زنجبـار رجلا من البصرة ، على حين زعم أحد السلاطين فى جزيرة بمبـا بأن قومه قد نزحوا من الكوفة •

وفى زمن لا يتعدى عام ٦٠٠هـ / ١٢٠٣ م كان يحكم بتـة أمير نبهـانى من عمان ، وفى أوائل القرن الرابع عشر الميلادى كانت بتة هـذه متفوقة على معظم المـدن الساحلية ، وذلك فى

نفس الفترة التى زار فيهـا الرحالة ابن بطوطة مدينة قلهات العمـانية •

وقد وفد الى هـذه المدن الى جانب خليط العمـانيين والعراقيين والفرس وجماعات من مدن الساحل الجنوبى الغربى للجزيرة العربية ، وقد جاءوا من الشحر التى كانت فى ذلك الوقت مركزا هاما للتجـارة البحرية ، وكان الوافدون من الديبل فى الهند يحظون بأهمية سياسية فى زنجبار وبمبـا ، ومن المرجح أن الهنود كانوا يقومون بنفس الدور الذى قاموا به فيمـا بعـد ، وهو دور التجـار والصيارفة ، والملاحين دور أصحاب البنـوك •

أمـا العرب ، لا سيما الذين جاءوا من عمان ، فقد كانوا سادة المناطق الساحلية ، وبرغم الخلافات التى كانت مستمرة بين هذه المناطق فانه لم يتيسر لأى من هـذه الدويلات التجارية أن تفرض نفوذها على الدويلات الأخرى •

وفى القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى كان معظم تلك المدن دويدت مستقلة • مزدهرة ، يربط بينهـا رباط الحضارة الاسلامية وعقيدتها •

وكان التجار العمانيون ، والحكام الذين من أصـل عمانى

هم العنـاصر المؤثرة فى ازدهار النشـاط العربى الملاحى فى المحيط الهندى ، فمن صحار ومسقط والموانى الأخرى عـلى ساحل الباطنة برز عدد كبير من الملاحين العرب الأكفاء الذين سيطروا على التجارة البحرية مع الشرق الأقصى وافريقيـة الشرقية .

ويذكر المؤرخ السعودى أن ازدهـار صحار يرجع الى القرن الرابع الهجرى / العاشر الميلادى ، وقد اشترك هذا المؤرخ فى كثير من الرحلات التجارية مع أولئك الملاحين ، ويذكر أيضـا أن ربابنة السـفن من سيراف وعمان كانوا يرتادون بحـار الصين والهند والسـند وافريقية الشرقية ، واليمن والبحر الأحمر ، والحبشة ، كما كانوا يقطعون أطـول الطرق البحرية التجارية فى فترة القرون الوسطى .

وهم الذين ألفوا القصص والحكايات التى انحدرت منهـا قصص السندباد ، التى ذاع صيتهـا بين مراجع الحضـارة الغربية ، وأنه لولا مهارة وخبرة الملاحين العرب لمـا قدر لدولتى قيس وهرمز أن تزدهرا .

ويقول الرحالر البرتغالى دوارتى الذى زار هرمز فى نحـو عـام ١٥١٨م : « إن عرب هرمز يتميزون بالأناقة ، وثيابهم بيضـاء ناصعة البياض ، طويلة ، من قطن رفيع ، ومن قماش

ثمين جدا ، يلفونه حول خصورهم ، ويحملون فى أحزمتهم خناجر ومدى محلاة بالذهب والفضة ، وكل منهم يلبس حسب رتبته ومكـانته » .

ومن هـذا الوصف يتضح كل الوضوح أن سكان هرمز كانوا من العـرب العمانيين الذين تتطـابق أزياؤهم المعروفة بأوصاف الرحالة البرتغالى لأزياء سكان هرمز .

— ٤ —

وكان وصول البرتغاليين الى منطقة الخليج ايذانا بمرحلة تاريخية جديدة ، لافى المحيط الهندى فحسب ، بل فى الأقطار البحرية فى أوربا أيضا .

كما كان نجاح البرتغاليين خاتمة لعدة محاولات قام بهـا المكتشفون للبحث عن طريق جديد الى الشرق عبر رأس الرجاء الصالح كى تحل محل الطرق التجارية القديمة الى أوربا عن طريق شرقى البحر الأبيض المتوسط التى بدأ الخطر يطل عليها بسبب تعاظم نفوذ العثمانيين .

وكان لوصول البرتغاليين تأثير كبير ، فقد صاحب التفوق البحرى البرتغالى تفوقا ونفوذا تجاريا ، وبدأ عصر جديد قدر فيه للعمانيين أن يفقدوا السيطرة على تجارة الشرق .

وفقدت طرق التجارة البحر الأحمر والخليج أهميتها فى وجه الطريق الجديد حول رأس الرجاء الصالح . ذلك بسبب أن استعمال الطريق الجديد الى أوربا حول تجـارة المراكب العربية فى المحيط الهندى الى تجـارة داخلية ، وتناقص معدل التجـارة المارة من هرمز والموانى العمانية ، برغم أن الدول

العثمانية ، التى سرعان ما امتد نفوذها على الخليج والبحر الأحمر ، بقيت سوقاً تجارية هامة .

أمـا عرب شرقى افريقية فقد كان اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح ضربة لهم ، أدت الى تدهورهم . وأفول نجمهم ، حتى زمن السيد سعيد بن سلطان .

ولقد كانت مطامع البرتغاليين فى أول الأمر تجارية، ثم سرعان مـا أصبحت إمبريالية ، الأمر الذى كان له أثر فى مجرى التاريخ العمـانى .

ففى عام ٩١٣هـ / ١٥٠٧م وصـل الفونسو البوكيرك قرب رأس الحد ، وأحرق أسطولا من مراكب صيد السـمك لأهل هرمز ، ولأصحابها الآخرين من مناطق مختلفة فى عمان .

ثم مضى البرتغاليون فى البحر الى قلهات ، فتهبوا المدينة وأحرقوها ، وواصلوا سيرهم الى مسقط .

ولمـا فشلت المفاوضات فى مسقط أطلق البرتغاليون النـار على المدينة وعلى المراكب ، وأبحر أسطولهم الى صحار ، ثم خورفكان .

وعندما رحل البرتغاليون بقيـادة الفونسو الى هرمز كان

الحكام يترقبونه ، وقد جمعوا جمعا عظيما لمحاربته ، وحاربهم البرتغاليون بمراكبهم الستة ، وانتصروا عليهم بعد قتال عنيف .

فاضطر ملك هرمز الى الموافقة على دفع إتاوة سنوية للبرتغاليين .

ونتيجة لذلك أصبح البرتغاليون يسيطرون على تجارة الخليج بالاضافة الى ممتلكاتهم الجديدة فى الهند ، برغم أنهم لم يستطيعوا أن يقيموا لهم مركزا دائما فى هرمز .

ولكن العمانيين والهرمزيين شقوا عصا الطاعة على البرتغاليين بعد ذلك مرتين ، وإن لم ينجحوا فى التخلص منهم .

وقد شهد النصف الثانى من القرن السادس عشر الميلادى منافسة الأتراك العثمانيين وبين البرتغاليين فى السيطرة على الخليج ، استولى خلالها الأسطول البرتغالى على مسقط ، وقد أدى ذلك الى إحكام قبضة البرتغاليين على عمان ، فأنشأوا قلعتى الجلالى والميرانى فى مسقط ، وبنوا حصن مطرح .

بيد أن سيطرة البرتغاليين على المياه العمانية لم تكن

سيطرة مضمونة ، فقد كان العمانيون يهددون هـذه السيطرة دائمـا .

لقد كان وصـول البرتغاليين الى الخليج إيذانا بمرحلة تاريخية جديدة ، لا فى المحيط الأطلسى فحسب ، بل فى الأقطار البحرية فى أوربا ، كمـا كان نجاح البرتغاليين خاتمة لعـدة محاولات قاموا بهـا .

وفى تعليق للقائد البرتغالى عن مسقط يقول :

« مسقط مدينة عامرة جدا بالسكان ، والميناء صـغير ، له طبيعته الخاصة ، التى تجعل الرياح لا تؤثر فيـه ، ولابد للمراكب التى ترتاد منطقة الخليج أن تمر بهـذا الميناء ، كذلك فان هـذا الميناء منذ وقت طويل ، يعتبر سوقا للخيل وأنواع التمـور ، ومسقط الى هـذا مدينة أنيقة ، ودورهـا جميلة جـداً . . . » .

ثم جاءت المنافسـة التركية العثمـانية ، والفارسية ، والهندية ، والانجليزية .

وفى عـام ١٦٠٢م فقـد البرتغاليون البحرين ، واسترد

الفرس فى عـام ١٦١٥م بندر عباس ، التى كانت قد تأسست منذ عهد قريب .

وبحلول عـام ١٦٢٠ م بدأت سيطرة البريطانيين عـلى البحار ، وسقطت جزيرة هرمز بعـد هجوم مشـترك قامت به قوات فارسية برية وأسطول بحرى انجليزى .

وبعد سقوط هرمز أصـبحت مسـقط المعقل الرئيسى للبرتغاليين فى المنطقـة ، وقد ظلوا يقاومون غارات الفرس وهجمات العمانيين ردحا من الزمن ، إلا أن العمانيين استطاعوا وحدهم فى آخر الأمر انهـاء سيطرة البرتغاليين وذلك فى عـام ١٦٤٩ م .

واستولى الإمام ناصر بن مرشد سلطان اليعربى فى بداية حـكمه عـام ١٦٢٣ م على خورفكان . وكانت ميناء يتنازع عليه البرتغاليون والفرس نزاعا شديدا .

ثم شرع الامام ناصر بعد ذلك فى توحيد عمـان ، بعد أن طرد البرتغاليين نهائيا من عمان ١٦٥٠ م .

وقد انتهت هذه الحركة بطـرد البرتغاليين من عمـان

نهائيا عام ١٦٥٠م لكن بقى للعمانيين أثر فى ناحية فنية واحدة لا يزال هـذا الأثر ماثلا حتى الآن .

وذلك أن الاتصـال بالأساطيل الأوربية أدخل مظـاهر جديدة وكثيرة فى محيط الحيـاة البحرية العمانية ، أهمهـا استخدام المسامير الحديدية فى صنع المراكب ، وتصميم مؤخرتها بشكل عريض .

ولهذا فان تاريخ بعض المراكب التى استخدمها العمانيون وأهل الخليج ، ولاسيما المركب المعروف بالسنبوق ، يعود الى عهد البرتغاليين .

ثم ان استمرار الاتصـال بالمراكب الأوربية على امتـداد القرون التى أعقبت مجىء البرتغاليين أدخل أشـكالا مختلفة لمؤخرات المراكب من الطراز المربع العريض كمـا فى المركب السنبلة والقنجة .

أمـا التصاميم السابقة على عصر البرتغاليين فقـد بقى منها البوم والبدن والبتيك والبقارة ، وكلها متشابهة الأطراف ، وقد استخدمت المسـامير فى صنع بعض أجزاء هـذه المراكب نفسهـا .

ولم يبق مركب احتفظ بشكله وطريقة صنعة دون تغيير إلا السنبوق الذى كان يصنع على ساحل ظفار ، والذى تدخل الخيوط فى صناعته .

وعموما فان منافسة الأساطيل الأوربية قد فرضت على بناة السفن العرب أن يتخلوا عن أساليبهم التقليدية التى عاصرت الأساليب اليونانية ، والتى حافظوا عليها ، بالرغم من معرفتهم للتصاميم الصينية للمراكب العريضة المؤخرة .

وبذلك أظهر العرب قدرتهم على التكيف مع الأساليب الجديدة .

ولما توفى الامام ناصر بن مرشد خلفه بن عمه سلطان ابن سيف اليعربى ، وكان إماما ذا همة وقوة ، فأعلن الجهاد على الترتغاليين فى المحيط الهندى ، وقد صاحب الوحدة العمانية الجديدة انبعاث الشعور القومى لدى العمانيين ضد البرتغاليين بصورة خاصة ، وفى أيام حكم سيف بن سلطان الحاكم القوى أصبح جهاد العمانيين موجها ضد سفن الأوربيين بصفة عامة ، واستمر النشاط العمانى ضد البرتغاليين قويا وناجحا ، حتى إن هذه الفترة تسمى .. حرب البحر العربى .

وفى عام ١٦٥٢ م أغار أسطول من المراكب العمانية على

مراكز البرتغاليين فى بتة بزنجبـــار ، ولكن البرتغاليين عادوا اليها بعد قليل ، واحتلوها ، وأعادوا بناءها •

وفى عام ١٦٥٥ م أبحر أسطول عمانى آخر الى ممباسة ، وكان أهلها قد استعانوا بسلطان بن سيف على البرتغاليين ، وقد استسلمت المدينة بعد حصـــار دام خمس سنوات ، وانسحب البرتغاليون منهـــا ، ونصب فيهـــا وال عمـــانى ، ولـــكن البرتغاليين عادوا بعد زمن قصـــير ، واحتلوا المدينة مرة أخرى ، وقد بقيت فى أيديهم حتى مجىء الحملة العمانية سنة ١٦٩٦ م •

وانه لمن الملاحظ أن أحـــد المعالم البارزة فى التاريخ العمانى على مر العصـــور هو التنافس الدائم بين البر والبحر ، وتداخل لمصالح بين الداخل وبين مدن الساحل فى عمان ، وقد استطاعت المدن أن تحيـــا وتحقق الازدهـــار فى التجارة البحرية . ولكن نجاح اليعاربة يعكس من ناحيـــة أخرى المنافع التى حققهـــا الداخل فى ظل حكومة صالحة وحدت المصالح القومية •

وقـــد برزت القوة الموحدة فى مدينة نزوى بداخلية عمان ، وهـــذا يفسر السبب فى أن وحدة المصـــالح قد اتخذت هـــذا الشـــكل القومى ، وفى انتقال الثروة الجـــديدة اليها •

وفضلا عن ذلك فإن متطلبات الزراعة فى عمـــان أدت الى

تدفق الثروة من أجل إنعاشها والمحافظة عليهـا ، فأنظمة الأفلاج التى هى عمـاد الزراعة العمانية منذ عهود قديمة كانت تحتاج الى صيانة باهظة التكاليف ، بارعة الأساليب ، كمـا كانت فى حاجة ملحة الى الاصلاح .

وقد تولى ذلك سلطان بن سيف . وابنـه سيف . فانتعشت الزراعة ، وأنتجت فائضـاً مربحاً . كان له أثر فى تشـجيع التجارة البحرية .

ويذكر المؤرخ العمانى حميد بن زريق ، أن عمان انتعشت فى ظل دولة سلطان بن سيف ، وازدهرت ، وزال العنـاء عن الناس ، ورخصت الأسعار ، وأمنت الطرق ، وحقق التجـار أرباحا طائلة ، كمـا كانت الغلال وفيرة .

وقد يسرت الثروة البحرية الجديدة إقـامة حصـون وتحصنيات فى نزوى ، وجبرين ، والرستاق ، والحزم ، ومناطق أخرى ، وكلها تعود الى فترة اليعاربة .

ثم جاء الهجوم على المعقل البرتغالى الكبير فى ديو عام ١٧٦٠م ، أيام حكم بلعرب بن سلطان .

وقد وصف الرحالة الانجليزى الكسندر هاملتون ، وكان

معاصرا ، تلك الحملة ، باعتبارها من أهم الانتصارات التى حققها العمانيون ضد البرتغاليين •

واضطر العمانيون الى الانسحاب من المدينة آخر الأمر ، وفى أثناء عودتهم الى مكان حاصروا الحامية الفارسية فى هرمز ثلاثة أشهر ، ولكنهم لم يتمكنوا من الاستيلاء عليها •

وفى عام ١٦٧٣م هاجم مسقط أسطول برتغالى ، ولكنه عاد منسحبا ، ورد الامام على ذلك بمهاجمة أسطول برتغالى بالقرب من ساحل ديو وكان الأسطول محملا بالحبوب ، وقد أدى هذا الهجوم الى تدمير القسم الأعظم من الأسطول •

وفى أوائل السنة التالية هاجم العمانيون المستعمرة البرتغالية فى بسين ، وغنموا ما فيها ، ولكنهم لم يتمكنوا من توطيد أقدامهم هناك •

ويبدو أن الفتنة التى قامت بين بلعرب بن سلطان وبين سيف بن سلطان أصبحت الشغل الشاغل بعد تلك الحملة ، فقد خلت البحار بعدها من العمانيين لعدة سنوات ، ولكن هذا الهدوء ، كان أشبه بالهدوء الذى يسبق العاصفة •

ففى أثنـاء حكم سيف بن سـلطان استأنف العمانيون نشاطهم البحرى على أوسع نطـاق ، وسارع الامام سيف الى تدعيم الأسطول العمـانى ، ويقال : إنه كان يملك ٢٨ مركبا صغيرا ، و٢٤ مركبا كبيرا ، زود أكبرهـا بثمـانين مدفعـا ، وحل أسطوله محل أسطول البرتغاليين فى السيطرة على منطقة غرب المحيط الهندى •

وكانت المراكب الكبيرة مزودة بصـوار ، صممت عـلى طريقة الأوربيين وكانت تنافس المراكب الأوربية فى المنطقة •

ويذكر واحد من ربابنة المراكب الانجليزية ، أن هـذه المراكب كانت تستطيع الالتفـاف حول المركب التجارى الثقيل القادم من التيمز •

ويرجع تاريخ النفوذ العمانى الطويل المستمر فى شرقى افريقية الى أيام سيف بن سلطان ؛ ففى عـام ١٦٩٨م وبعد حصـار دام ثلاثة وثلاثين شـهرا استولى العمانيون على ممباسة ، وبمبـا ، وزنجبار ، وبتـة ، وكلوة ، وقد صـدهم البرتغاليون عن موزمبيق ، ولكنهم عادوا ودحرو البرتغاليين نهائيا فى منطقة جنوب رأس دلجادو ، ولم يعـد البرتغاليون الكرة إلا بعد ثلاثين سنة ولفترة قصـيرة •

ثم قامت فى شرقى أفريقية ثورة عامة على البرتغاليين . نتيجة الوجود العمانى ، ولكن الامـام العمـانى لم يحـكم سيطرته إلا على ممباسة ، فأقام فيهـا حامية عمانية ، وجعل عليها واليا عمانيا ، هو الشـيخ ناصر بن عبد الله المزروعى ، الذى كان أول واحـد من الولاة المزروعين فى المدينة .

وبرغم أن حالة من الفوضى قد سادت المناطق الأخرى من السواحل فيمـا بعد إلا أن أعدادا كبيرة من العمـانيين اغتنموا الفرصة فهاجروا الى شرقى افريقية فى ذلك الوقت .

وكان هـذا بداية انتصـار العمانيين فى المنطقة عـلى العناصر الأخرى ، من أهل جنوب غرب جزيرة العرب ، والعرب والهند الذين هاجروا الى افريقية الشرقية خلال الفترة التى سبقت الوجود البرتغالى .

وكانت البحرين أول بلد استرعى انتبـاه الامام سيف وهى حينئذ فى يد الفرس ، وتمكن العمانيون من الاستيلاء عليها لفترة قصيرة ، ولكنهم اضطروا فى وقت لاحـق الى الرحيل عنهـا .

وقد تبين من خلال ذلك أن نفوذ عمـان فى الخليج نفوذ غير منـازع .

وكانت عملية تطوير وتدعيم الأسطول العمـانى وصنع المراكب يتم فى سـورت وعلى نهر السند فى أحواض بنـاء السفن التى لم يكن لأوربيون يعرفون عنهـا إلا القليل ، ولم يكن لهم فيهـا نفوذ •

وعلى الرغم من أنه لم يعرف شىء عن تصميم هذه المراكب إلا أن العمانيين أصبحوا أمة ثرية بوسعها أن توصى ببنـاء سفن لهـا فى أحواضبنـاء السفن الهندية ، التى كانت قـد تأثرت بالتصميم الأوربى للمراكب ، والتى اشتهرت فيمـا بعد بمهارتها فى هـذه الصـناعة •

وقد أخذ الامام سيف منـذ ذلك الحين ، وحتى وفاته ، ينظم محلات متزايدة على المراكب الانجليزية حتى بدأ الانجليز والفرس يفكرون فى القيام بعمل مشترك ضده •

وبعد وفاته خلفه ابنـه سلطان الذى استمر فى سياسة والده ضـد البرتغاليين والفرس ، دون الانجليز والهولنديين •

ويورد هاملتون الانجليزى بيـانا عن أسطول سلطان فى سنة ١٧١٥م فيقول : « إنه كان يتألف من مركب واحد مزود بسبعين مدفعـا ، ومركبين ، بكل واحد منهمـا ستون مدفعا ، ومركب مزود بخمسين مدفعـا — وثمانية عشر مركبـا تتراوح

مدافع كل منهـا بين اثنى عشر وبين اثنين وثلاثين مدفعـا وبعض الترانكى أو القوارب ، التى زود كل منهـا بعدد يتراوح بك أربعة وثمانية مدافع •

وكانت المراكب الأربعة الكبرى من طراز أوربى ، أمـا تلك التى أطلق عليهـا هاملتون اسم الترانكى أو القوارب فان طرازهـا غير واضح ، ولعلهـا كانت مراكب سريعة من طراز البدن أو البتيل ، أو البقارة ، وقد كان هـذا النوع من المراكب المفضلة بصـورة خاصة لدى ملاحى الخليج ، وذلك لسرعته وسهولة توجيهه » •

ويمضى هامتون فيذكر :

أن العمانيين قد فرضوا بهـذا الأسـطول هيبتهم عـلى الساحل كله الى البحر الأحمر ، وامتد نفوذهم الى الخليج بعد أن أقام الإمام سلطان حامية له فى عام ١٧١٧م •

وقد ملأت عمان الفراغ الذى أحدثه تدهور الفرس ، فامتد لنفوذ العمانى على جزر الخليج كلها •

وكان الإمام سلطان يفضـل التجارة على الحرب ، ولهذا فلم يدخل فى معـارك مع الانجليز والهولنديين • وبعد موت الإمام سلطان ابن سيف بدأت الفتن الداخلية فى عمـان ،

ففقد العمانيون كثيرا من النجاح الذى أحرزوه زمن اليعاربة ، ولم تعد أساطيل عمـان تسيطر على ميـاه غرب المحيط الهندى وأخـذت قوة الأوربيين الشماليين فى المحيط الهنـدى تقوى وتشـتد .

وبرغم هـذا فقـد نجح العمانيون فى مقـاومة الفرس والبرتغاليين الذين حاولوا تنفيـذ خطة مشتركة لانتزاع الجزر عند مدخل الخليج . وكان ذلك عام ١٧٢٤م .

واسترد العمانيون ممباسة من البرتغاليين الذين كانوا قد عادوا إليهـا عام ١٧٢٨م ومنذ ذلك الوقت انتهى تماما نفوذ البرتغاليين فى سواحل أفريقية الشرقية .

وفى عام ١٧٣٧ م انهار ما بقى لليعاربة من نفـوذ وعـزة فى المنطقة ، واضطر الإمام سيف بن سلطان الى طلب المساعدة من الفرس لمواجهة الأحـداث الداخلية فى عمـان .

وانتهزت القوات الفارسية تلك الفرصة فاستولت على أجزاء كثيرة من عمـان .

غير أن القائد العمانى الامام أحمد البوسعيدى استطاع إرغـام الفرس على الانسحاب من عمـان عام ١٧٤٤ . وبدأت عمان عهدا جديدا .

— ٥ —

بفضل النجاح الذى حققه والى صحار أحمد بن سعيد فى الدفاع عن مدينة ذاع صيته ، وأصبح اماما لعمان منذ عام ١٧٤٩م وتوحدت فى ولايته عمان مرة ثانية تحت حكمه •

وقد اتخذ الرستاق عاصمة للحكم ، وأقام توازنا بين الساحل العمانى وبين الداخل العمانى ، وشجع التجارة ، وحقق الأمن والاستقرار للبلاد فازدهرت مسقط مرة أخرى ، واستفادت البلاد كلها من ذلك • وأنشأ أسطولا حربيا نظاميا ، وأصبحت مسقط ملتقى لتجارة المحيط الهندى •

وقد وقع خلال حكم الامام أحمد حادثان بحريان هامان ، أثبت الامام أحمد فيهما بحكمته ما كان للبحرية العمانية من قوة وكفاية على عهده •

وأول هذين الحادثين هو أن الفرس كانوا مستائين من ازدهار البصرة تحت حكم العثمانين ، على حساب بندر عباس وغيره من الموانى الفارسية ، ولذلك حاولوا احتلال البصرة ، وضمها الى ممتلكاتهم ، وأخذوا فى تجهيز حملة عسكرية لهذا الغرض ، وقد أحس والى بغداد العثمانى بخطورة الوضع ،

فبعث يستنجد بالإمام أحمد فى مسقط ، فاستجاب اليه الامام ، وجهز أسطولا ، فيــه مركب قيادته ، المسمى ، الرحمانى ، وحمل على هــذا الأسطول ، كمــا يقول حميد بن زريق المؤرخ العمانى ، قوة تتألف من عشرة آلاف رجل ، وأبحر بالأسطول تحت قيــادته •

وأمــا ثانى هاتين الحادثتين فهــو أن الإمام أحمد أرسل مبعوثا خاصا على المركب الرحمــانى الى مانجلور للاستفسار عن عدم وصول شحنة الأرز المقررة ، وقد علم هــذا المبعوث أن بعض قراصنة البحر قد استولوا على هــذه الشحنة ، فطلب المبعوث من السلطات المختصة أن تحــدد له المكان الذى تمت فيه القرصنة ، وســار المبعوث اليه واشتبك مع القراصــنة ، وتمكن من دحرهم ، وقضى على قائدهم •

وقد أثار هــذا إعجاب وتقدير والى المغول ، فقرر عقــد حلف دفاعى هجومى مع الإمام أحمد ، وتعيين سفير مقيم له فى مســقط •

وتوفى الامام أحمد بن سعيد عام ١٧٨٣ م ، فتولى مقاليد الحكم من بعده ابنــه السيد سلطان الذى تركز اهتمامه فى المقــام الأول على تطوير القــوة البحرية ، فتبلور مركز عمان كدولة تجارية بحرية هامة وكان يمر بمسقط جانب كبــير من

التجارة الدولية • وبدأت مطرح بمينائها الممتاز تكتسب الأهمية الدولية ، وأصبح تجار المحيط الهندى فى مطرح وفى زنجبار تجارا بارزين ، على حين بقيت مسقط قاعدة بحرية حربية •

ولكن أهمية مسقط وعلو مكانتها قد جرها الى نزاعات مع قوى بحرية نامية أخرى ، وكان البريطانيون قلقين من اضطراب الأحوال التجارية والمواصلات فى منطقة الخليج ، فضلا عن قلقهم الشديد مما كان يبديه الفرنسيون من اهتمام لكسب ود السيد سلطان فكان طبيعيا أن تسعى شركة الهند الشرقية البريطانية فى عام ١٧٩٨م الى عقد اتفاقية مع السيد سلطان •

وكان السيد سلطان ، وأخوه السيد سعيد يشعران ، بأن مناهضة القوى الجديدة فى المنطقة يتطلب اتخاذ اجراءات حربية قوية •

وفى عهد السيد سعيد بن سلطان ، الذى يعد واحدا من ألمع الحكام العرب فى القرن التاسع عشر الميلادى ، اتسع أوج حكمه فكانت أملاك عمان البحرية فى جزيرة العرب تمتد من ظفار الى رأس مسندم ، أما فى فارس فكانت عمان تستأجر عدة كبيرة من الموانى ، غير أن أهم ممتلكات عمان كانت هى

التى فى ساحل افريقية الشرقية ، حيث حكمت عمـان منطقة يبلغ طولهـا ألفى ميل من رأس العضروفى الا رأس دلجادو .

ولم يكن الحكم العمـانى بصورة عامة حكماً مركزياً ، بل إنه كان على غرار ممتلكات الدول الكبرى القديمة ، يتركز فى المقـام الأول على المصالح البحرية ويرتبط بنوع من الاتحاد الكونفدرالى الهش ، الذى يضـم فى اطاره عددا من الدويلات التجارية ، لكل منهـا منطقة نفوذ صغيرة خاصـة ، وتاريخ سياسى خاص .

وقد بلغت السيطرة العـانية على بعض الموانى الى حد إقامة حاميات دفاعية فيهـا ، مثل ممباسة ، ولا موه وبتة وكلوة ، ومركا ومقديشيو ، واعتبار هـذه المناطق محميات ، على الرغم من أن بعضهـا كانت له سمة الممتلكات الاقليمية مثل جزيرتى بمبا وواسين القريبتين من زنجبار .

وكان وصول السيد سعيد الى زنجبار قراراً هاماً ، بل انه كان قرارا سياسيا من الدرجة الأولى اتخـذه السيد سعيد رغبة منـه فى توطيد الأقاليم الساحلية فى إفريقية الشرقية ، لا سيما ممباسة التى كانت مهد الاضطرابات .

ولقد كان من بين الأسباب التى دعت الى انتقـال السيد

سعيد الى إفريقية الشرقية حاجته الى موقع تجـارى على طريق رأس الرجاء الصالح ، من المحيط الأطلسى الى الهند ، بالاضـافة الى وفرة الانتاج الزراعى فيهـا ، وقد أحرز السيد سعيد بهـذه المبادرة الجريئة كثيراً من النجاح ، فقد أنشـأ علاقات تجارية مفيدة مع الأمريكيين والبريطانيين الذين كانوا أكثر تجار الغرب جرأة على اقتحام هـذا الطريق .

وقد أدى الأمن الذى ساد ربوع هـذه المنطقة الى ازدهار الزراعة ، لا فى زنجبـار وحدها ، وإنمـا فى جميع سواحل افريقية الشرقية ، وأصبحت المنتجـات الزراعية الوفيرة ، كالقرنفل ، والسمسم ، وجوز الهنـد ، والجلود ، والعـاج . وقرون الحيوان ، وأنيـاب أفراس المـاء ، والصدف والعنبر ، والأخشاب توزع فى جميع أنحـاء المحيط الهندى ، كمـا تصل الى أمريكا ، وانجلترا .

وبرغم افتتاح قنـاة السويس فى عام ١٨٦٩ فان زيادة رخاء المنـاطق الداخلية من السواحل مكنت هـذه البلاد من المحافظة على وجودهـا الى حد كبير . وقد نمت زنجبار نمواً سريعا ، وأصبحت ملتقى تجاريا هاما فى المحيط الهندى .

ولقـد كان تشجيع التجـارة وتوثيق العلاقات مع الأقطار

الواقعة على المحيط الهندى ، ومع الدول الغربية — على حد سواء — من بين المقومات الأساسية لسياسة السيد سعيد .

وانطلاقا من هذه السياسة أوفد السيد سعيد عدداً من السفراء والوفود الى أمريكا وأوربا ، وبان أشهر هذه الوفادات تلك البعثة التى ذهبت عام ١٨٤٠م الى نيويورك ، والتى أخذت طابع البعثة التجارية . وقد قطعت احدى مراكب السيد سعيد المسماة السلطانة المحيط الأطلسى ، حاملة السفير أحمد بن نعمان الكعبى ، فكان أول مبعوث عربى يصل الى الولايات المتحدة الأمريكية .

كما أبحر مبعوث آخر ، هو على بن ناصر والى ممباسة على السفينة ، السلطانة ، سفيراً الى الملكة فيكتوريا فى لندن عام ١٨٤٢م ، كذلك زارت السفينة ، كارولين . إحدى قطع الأسطول العمانى : ميناء مرسيليا عام ١٨٤٩ م فى رحلة تجارية .

ويعتبر عهد السيد سعيد بن سلطان من أهم العصور ، بالنسبة لمجالات النشاط الملاحى ، فقد احتفظ لعمان بأسطول ، يعتبر حديثاً ، إذا قورن بمقاييس عصره .

وتحين نهاية عمر السيد سعيد ، وتشاء ارادة الله تعالى أن تكون المركب « فيكتوريا » إحدى سفن الأسطول العمانى ،

الذى أحبه السلطان سعيد ، الأم الحنون التى تضم الى حضنها جثمان السيد سعيد ، بعد أن لفظ أنفاسه ، وتوفى على ظهرها بالقرب من جزر سيشل وقد كان فى طريقه الى زنجبار ، وذلك عام ١٧٥٦ م .

ثم بدأت حالة الأسطول العمانى تتدهور شـــيئا فشيئا ، صدى طبيعاً لمظاهر التفكك التى بدت فى الأقاليم العمانية ، وأصبح أقل قدرة على المنافسة فى تجارة النقل البعيدة المدى .

وبدأ نفوذ الدول الغربية يتزايد فى منطقة الخليج والمحيط الهندى ، وأصبحت السيطرة البحرية مرتبطة بنمو مصـــالح الدول الأوربية ، وبازدياد التقـــدم التكنولوجى فى تصـــميم السفن ، فأسدل الستار نهائيا على الأساليب الملاحية القديمة التى مـــا تزال قائمة الى اليوم فى أجزاء من المياه العمانية .

***

— ٦ —

يؤكد التاريخ أن العمانيين كانوا من أقدم الذين قاموا برحلات طويلة فى البحار ، حيث كانت مراكبهم تلقى مراسيها فى ميناء أكاد ببلاد ما بين النهرين •

ويمكن القول بأن المراكب التى كانت تمخر البحار فى ذلك الطور المبكر من محاولات الانسان لم تكن تبتعد كثيرا من شواطىء البر ، قبل أن تتسع معرفة الانسان بالفلك ، ومن قبل أن يتمكن من السير فى البحر مهتديا بالنجوم •

وقد كانت السفن تبحر خلال أحوال جوية ملائمة تعتمد عليها فى رحلاتها ، ومن أهم هذه الأحوال الجوية الرياح الموسمية فى المحيط الهندى ، التى يساعد هبوبها من الشمال الشرقى للسفر غربا ، من شهر أكتوبر الى شهر مارس ، ومن الجنوب الغربى ، وهو أكثر هدوءا ، للسفر شرقا فى المدة من ابريل الى مايو ، ومن أغسطس الى سبتمبر من كل عام •

وكانت المراكب العربية فى عصر ما قبل الميلاد بمائة عام تبحر بمحاذاة سواحل جزيرة العرب وايران الى الهند ، مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، والأحوال الجوية الملائمة

للرياح الموسمية الجنوبية الغربية • وكان لابد لهـذه المراكب القاصدة الى الهنـد أن تبحر بالقرب من الساحل الى عمـان لتستعين بالرياح فى الاتجـاه الشرقى ، وهى مزودة بالأشرعة العربية المثلثة الشـكل ، أو الأشرعة المربعة الممتدة من المقدمة الى المؤخرة •

ولقد كانت أجسام المراكب العربية أدق تركيبا من أجسام المراكب اليونانية ، المثبتة بالمسامير ولهـذا فان الرياح الموسمية الشمالية الشرقية الهـادئة كانت أكثر ملاءمة للمراكب العربية من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية القوية التى كانت تلائمهـا المراكب اليونانية القوية المتينة •

وكان البحارة اليونانيون قد استفادوا من الملاحين العمانيين طريقتهم فى الإبحـار بالقرب من السواحل ، مستعينين بالرياح الجنوبية الغربية ، ولكنهم عندما تبين لهم أن مراكبهم أكثر قدرة وقـوة أقدموا على السـير فى عرض البحر موغلين فيه على امتداد الساحل الجنوبى لجزيرة العرب •

ولعلّ بحـارة البحر الأبيض المتوسط حين اكتشفوا طريق الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى المحيط الهندى لأول مرة ، استغلوا هـذا العامل لعبور أقصى شـمال البحر العربى من ساحل بلاد المهرة الى دلتـا نهر السـند ، ثم ازدادوا جـرأة

فيمـا بعد ، وأخذوا يبحرون مباشرة عبر المحيط الهندى من باب المندب الى ساحل الملبار ، والى أبعد منهـا الى نهر الكنج والصين ، وكانت رحلات العودة من الهنـد تتم مع اتجاه الرياح الموسمية الشمالية الشرقية .

وتشـير المعلومات والأدلة المتوافرة عن الرحلات البحرية أن السـفر الى الشرق فى القرن الثالث الهجرى (التـاسع الميـلادى) كان يتم ، بأن تنطلق المراكب من الخليج ، ومن الموانى العمانية ، كصحار ، ومسقط ، وقلهات فى النصف الثانى من شهر نوفمبر الى النصف الأول من شهر ديسمبر .

وكانت المراكب التى تقوم بالرحلات الطويلة من العراق الى الصـين تأخذ حمولتها من سيراف على الشاطىء الفارسى ، ثم تبحر الى ساحل الباطنة فى عمـان لتتزود بالمؤن . ومنهـا تتجه عبر البحر مباشرة الى سـاحل الملبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، وتصـل الى كولام مالى عـلى السـاحل الغربى للهنـد خـلال شـهر ديسمبر ، وبعـد انتظـار لبعض الوقت تكون عواصـف الرياح الشـمالية الشرقية فى خليج البنغال قد هدأت ، وفى نهـاية شهر ديسمبر تبحر المراكب متجهة الى كالابار فى شبه جزيرة الملايو حول جنوب

جزيرة سيلان [سرى لانكا]، وقد تتوقف قبل وصولها الى كالابار فى جزيرة نيكوبار للتزود بالماء ، ولتصريف بعض البضائع ، ومن كالابار كانت بعض السفن تبحر الى سومطرة وجاوة •

وكانت المراكب التى تبقى فى كالابار تبحر بعد الاستراحة بضعة أسابيع عبرمضيق ملقا ، مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فتصل الى المنطقة الجنوبية من بحر الصين فى فترة تكون فيها الرياح الموسمية الجنوبية ملائمة ، وذلك فى شهر ابريل ، ثم تسافر مواصلة لرحلتها الى لوفين [هانوى] فى بعض الأحيان ، حتى تصل الى خانفو [كانتون] وهى آخر الطريق فى تلك الرحلة ، بينما كانت بعض المراكب تتجاوز ذلك الى هانغ شاو وكوريا •

وكانت المراكب تقضى الصيف فى كانتون للتجارة ، وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية فى المدة بين أكتوبر وديسمبر فإن السفن العائدة كانت تستعين بها فى إبحارها عائدة حتى تصل الى كالابار مع نهاية ديسمبر ، وفى يناير تعبر المراكب خليج البنغال ثانية ، وتمضى مع الرياح الموسمية الشرقية من كولام مالى الى ريسوت أو الى منطقة

أخرى على ساحل الشحر أو المهرة ، وفى آخر ابريل أو أوائل مايو كانت تبحر مع أوائل الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى الاتجـاه الشمالى على امتداد ساحل عمـان ، وحول رأس الحد الى قلهـات ، أو مسقط ، أو صحار ، ومنهـا تعود الى الخليج .

وكانت الرحلة ذاهابا وإيابا تستغرق ثمانية عشر شهرا ، بينهـا ستة أشهر فاصلة بين الذهاب والاياب ، ولعل أكثر الطرق البحرية التى اعتاد بحـارة الخليج وعمـان ارتيادها ، سواء فى الماضى البعيد ، أو القريب ، هى طريق الموانى الغربية فى شبه القارة الهيدية ، فمنذ أوائل الرحلات البحرية كان لهذا الطريق دور فى تشكيل الحضـارة العمانية ، وكان لقرب عمـان من الهند أهمية خاصة بالنسبة لهـذا الدور لأن المراكب يمكنهـا أن تقوم برحلتين أو أكثر ذهابا وإيابا من عمـان والخليج خلال موسم واحد .

ولقد اعتادوت المراكب العمـانية فى القرون الوسـطى القيـام برحلاتهـا عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، حيث تصـل الى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريبا ، وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجارى تستغرق ثلاثة أشهر ، وقد كان على هـذه المراكب أن تغادر سـواحل

الهند قبل أواخر يونية ، وهو الوقت الذى تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقصى حدتها ، وفى الأحوال العادية قد يتسع الوقت أمامها ، فتغادر قبل ذلك بوقت طويل ، فى مارس أو ابريل .

وكانت السفن الصغيرة الذاهبة من عمان الى الهند تتخذ أحيانا طريقا ساحليا من الخليج ، حيث تتوقف فى قيس أو هرمز القديمة ، أو صحار ، أو تيز فى مكران ، أو فى أحد موانى الهند ، ومنها عبر ساحل الهند الى مدن الملبار ، ومن الملبار كانت هذه السفن تبحر إما عبر المضيق بين سيلان وبين جنوب الهند الى خليج البنغال ، و تسير الى سيلان نفسها .

وفى المنطقة الجنوبية تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية مبكرة وتستمر لفترة من الوقت ، ولهذا فإن ساحل الملبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو حتى نهاية سبتمبر ، وهذا يعنى أن موسم الرحلات البحرية فى ملبار نفسها لا يتعدى سبعة أشهر أو ثمانية ، فى حين أنه يمتد الى عشرة أشهر على ساحل كوجارت ، وفى هذا خطر على المراكب العربية ، ويعنى أيضا أن هناك ميزة للسفن القادمة من الموانى الغربية ، فموسم رحلاتها أطول ، وهذا ما يؤيد الاعتقاد

القائل ، بأن العرب الذين لا توجد أخشاب لديهم استطاعوا أن يتغلبوا على الطرق التجارية فى المحيط الهندى زمنا طويلا .

وبرغم أن معرفة البحارة العمانيين بالهنـــد معرفة عميقة فإن الرحلات البحرية التى اشتهروا بها ، وارتبطت بهم ارتباطا خاصـــا هى رحلاتهم الى سواحل شرقى افريقية ، فعمان تحتل موقعا نموذجيا للاستفادة من الرياح الشمالية الشرقية للوصول الى تلك الجهات ، وما إن حل القرن العاشر الميلادى حتى كان العمانيون قـــد أثبتوا تفوقهم فى السفر الى سواحل شرقى افريقية ، وهو تفوق بلغ أوجه فى القرنين السابع عشر والثامن عشر ، حين أسسوا دولتهم الكبرى هناك .

ولقـــد كانت معرفة العمانيين بشرقى افريقية عام ٦٩٠ م مبررا لاتخاذها مهجرا لهم ، فرارا من اضطهاد الحجاج بن يوسف الثقفى .

وفى أوائل القرن العشرين كانت مراكب العمانيين تتألف من أنواع البوم ، والبغلة ، والسنبوق ، والجلبوت ، والبدن ، وبعضها لا يزيد طوله على ثلاثين قدما ، وكانت هـــذه المراكب تبحر من مسقط وصور والمرافىء العمانية الأخرى فى منتصف نوفمبر وأواخره لتقوم بالرحلة مع بداية الرياح الموســـمية الشمالية الشرقية على الساحل الجذوبى لجزيرة العرب ، وكان

كثير منها يذهب الى عـــدن باعتبارها ميناء تجاريا ، بينما يتجه غيرها الى الجنوب الغربى بعيدا عن الشـــاطىء بالقرب من الشحر عند رأس فرتك قاصـــدة رأس الغضروفى ، أما المراكب التى كانت تقصـــد عدن فإنها بعد الانتهاء من أعمالها التجارية تغادر الى المكلا والشحر فى منتصف ديسمبر تقريبا ، وتبحر بمحاذاة الساحل حيث تساعدها على الابحار الرياح الشمالية الشرقية ، وعند وصولها الى منطقة تقع وراء الشحر تدفعها الرياح الى رأس الغضروفى ، ثم تستدير نحو الجنوب الغربى لتسير فى نفس الطريق الذى سلكته المراكب الأخرى .

وكانت الرحلة بين سوقطرة وبين رأس الغضروفى تنتهى عند أول مرفأ إفريقى ترسو فيه السفن ، ولعله هفون ، وعندما تبحر هـــذه السفن جنوبا من هفون فإنها كانت تتجه الى مركا وبراوة ، ثم مصب نهر جوبا ، والمنطقة المعروفة حاليا باســـم كسمايو ، ثم تمر بعد ذلك على مرفأين عامرين بالسكان ، هما مدينتا بتـــة ولامو .

واذا اتجهت المراكب جنوبا من ذلك فقد تتوقف فى ماليندى وقـــد تبحر بدلا من ذلك الى ممباسة مباشرة ، وهى أكبر مدن السواحل أو أعظمها شأنا .

وحين تبحر المراكب من ممباسة فإنهـا تلتزم بالطريق المحاذى للساحل الافريقى الى أن تتمكن من عبور قناة زنجبار ، ثم تدخل الى جزيرة زنجبار ، أو قد يوجه قبطان المركب دفة مركبه من ممباسة الى شاكى شاكى عاصمة جزيرة بمبـا ، ومنها الى زنجبار ، والى جنوب زنجبار تقع مدن مقاطعة كلوة الهامة ، التى أصبحت فى القرن التاسع عشر مركزا رئيسيا •

وقـد كانت جزيرة كلوة أهم مدينة عربية على السواحل الإفريقية فى العصـور الاسلامية ، وبقى نفوذها حتى قدوم البرتغاليين ، وعلى مسافة قليلة جنوب كلوة تقع لندى ورأس دلجادو اللتين كانتا تنتهى عنـد حـدودهما سـلطة السـيد سعيد بن سـلطان •

وبرغم أن الرحلة المباشرة من عمان الى سواحل إفريقية الشرقية لا تستغرق إلا ثلاثة أسابيع أو أربعة فإن الوقفات على الطريق التى لابد منها للسفن التجارية العادية كانت تؤخر الوصـول الى الوجهة المقصـودة ، وهى زنجبار ، فلا تصلها إلا فى منتصف شهر فبراير • وكان هناك متسع من الوقت ، يبلغ الشهرين تقريبا قبل أن تهب الرياح الموسـمية الجنوبية

الغربية ، فكانت المراكب تقضى نحو الشهرين فى البيـــع وفى الشراء ، ونقل حمولات جـــديدة ، وربما كانت تضطر أحيانا الى القيام برحلة الى دلتا ووفيجى والسواحل المجاورة الحارة ، لقطع أخشاب شجر الغاف ، وقد كانت الحاجة اليها ماسة فى عمان وفى الخليج لمشروعات البناء •

وكانت المراكب تغادر زنجبار فى منتصف ابريل ، مع أول بوادر الريح الجنوبية الغربية ، وتبحر عائدة بمحاذاة الساحل الإفريقى لمواصـــلة تجارتها مع الموانىء أحيانا ، ودون أن تتوقف فى بعض الأحيان •

وخلال الرحلة يتغير اتجاه الريح ، فتكون مرة جنوبية غربية ، ومرة شمالية شرقية ، وهـــذه الرياح الأخيرة هى التى كانت تضطر السفن الى الابحار فى مواجهة الريح ، الأمر الذى برعت فيه السفن العمانية الشراعية ، بسبب أشرعتها المثلثة الشـــكل . واذا تيسرت للمراكب رحلة مباشرة سريعة فإنهـــا تصل إلى صور أو مسقط فى ثلاثة أسابيع أو أربعة قبل منتصف مايو ، وقبل أن تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية بالفعل ، ولهذا كان معدل ما تستغرقة الرحلة ذهاباً وإياباً ستة أشهر إلى ثمانية •

وكان من بين المهام ، أو الخصـائص الملاحية لأسـطول مراكب « البدن » العمانية تجارة السمك ، فالسمك وفير وفرة كبرى فى المياه العمانية ، وكان صيادو السمك يملئون مراكب البدن بسمك التخم والتونة ، ويتاجرون به فى الشحر والمكـلا وموانى إفريقية الشرقية •

***

— ٧ —

كان التفوق العربى فى المحيط الهندى خلال الفترة الاسلامية يقوم جزئيا على الخبرة والمهارة اللتين استمدهما رجال البحر العمانيون ممن سبقوهم من الملاحين اليونان ، ومن أهل جنوب الجزيرة العربية قبل الاسلام ، ويعود كثير من الفضل فى ذلك أيضا الى جغرافية بلدان الجزيرة العربية ، فالصحارى الواسعة المقفرة تحتاج الى مهارة فى معرفة الجهات ، كما يتطلب البحر معرفة بالفلك ، ولهذا كان لبناة السفن العرب فضل كبير فى هذا المضمار .

وقد بدأ علماء الفلك العرب يقيمون نظرياتهم الملاحية على ما توصل اليه اليونانيون ، وذلك بعد عام ٨٣٠ م ، بل ويتفوقون عليهم فى النظرية الفلكية ، وفى صنع الأجهزة الدقيقة المعقدة ، كالاصطرلاب ، ومع ذلك فقد بقيت الأساليب المستخدمة عند هؤلاء الملاحين بسيطة .

ومع حلول القرن الحادى عشر بدأ البحارة العرب يستفيدون فى البحار الصينية من اكتشاف الصينيين للابرة

المغناطيسية وستخدمونها وهو اكتشاف انتقل من العرب الى البحارة الأوربيين فى البحر الأبيض المتوسط فى القرن الثالث عشر .

وبفضل الإبرة المغناطيسية أصبح متاحا بسهولة تحديد خط العرض ، وتمكن البحارة من قطع مسافات شاسعة من المحيط دون الحاجة الى الاهتداء بالمعالم السياحية .

وقد كان الملاحون بعد استخدام الإبرة المغناطيسية ، بل وقبل ذلك ، يستعينون بمجموعات من الاشارات الملاحية التى تشتمل على معلومات عن النجوم ، وعلى جداول فلكية ، وخطوط العرض الخاصة بالموانى التى تقف عليها المراكب ، وهى مبنية على استخدام الاصطرلاب ، بالاضافة الى معلومات الرياح والسواحل ، وشعب المرجان . والمعالم المرئية بالعين ، وأنواع غيرها كثيرة ،كأسراب ثعابين البحر ، التى كان وجودها يدل على الاقتراب من السواحل الهندية فى حالة الابحار من جزيرة العرب .

كما رسم العرب خرائط ، كانت دقتها مثار اعجاب المكتشفين البرتغاليين الأوائل ، وقد استعان البوكيرك البرتغالى باحدى هذه الخرائط ، وهو فى طريقه الى ساحل عمان ، غير أنه

للأسف لم يبق شيء من هـذه الخرائط ، لأنها تلفت من كثرة الاستعمال وأصبحت قراءتها غير ممكنة .

ولابد أن يكون الملاحون العرب قـد اهتدوا الى أساليب أخرى لتحـديد خط العرض قبل اكتشاف الإبرة المغناطيسية بزمن طويل ، وقد كانت طريقتهم التى اتبعوها هى قياس موضع أحـد النجوم المعروفة ، ثم طرح مسافة ارتفاع النجم القطبى من ذلك ، أو قياس ارتفاع النجم القطبى لتحديد خط العرض ، وكانت الطريقة التى يستعملونها فى هـذه القياسات سـهلة للغاية ، أما الطريقة الأكثر استخداما فهى اتخاذ عرض الإصبع كوحـدة للقيـاس ، فاذا مـد الذراع فإن عرض الأصـابع الأربعة يساوى أربعة أصـابع ، وبالتالى فإن ٢٢٤ إصـبعا تعادل ٣٦٠ درجة ، وكان هـذا التقدير يتم على أساس أن رحـلة يوم بكامله فى الاتجاه الشمالى ترفع النجم القطبى بمقدار إصبع واحد من الأفق .

وفى بعض الأحيان كان الملاحون يستخدمون آلة بسـيطة تسمى « الكمال » وهى قطعة متوازية الأضـلاع تصـنع من القرون أو الخشب وقطرها بوصتان ، ويربط فيها خيط ، وفى الخيط تسع عقـد ، على مسافات محددة ، وكان الملاح المسئول يمسـك بطرف الخيط بأسنانه ، ويوجه الطرف الآخر منه الى

الأفق ، ثم يحرك القرن على الخيط المشدود حتى يستقر طرفه الأعلى على النجم المطلوب .. وهناك طريقة أخرى لاستعمال الكمال ، تقوم على تحريك العقد من خلال الأسنان الى أن تستقر قطعة الخشب المثبتة فى طرف الخيط فى مواجهة النجم .

وقد استخدم العرب هذا الجهاز ، ثم جاء البرتغاليون وأدخلوا تعديلات على طريقة العقد ، وأصبح يتم بالأرقام الهندسية .

أما الملاحون العرب فقد كانوا يضيفون عقدا أخرى لتحديد مواقع الموانى والشواطىء ، واستطاع الملاحون العرب فى الخليج والبحر الأحمر أن يرسموا خرائط دون الاستعانة بخطوط الطول . وخلال القرن الثامن عشر وبعد اختراع أوربا لطريقة دقيقة لتحديد الوقت وضبط خط الطول بدأت الأساليب القديمة تختفى فى المحيط الهندى ، وبرغم هذا فإن كثيرا من الملاحين فى رحلاتهم الى شرقى افريقية بوجه خاص قد آثروا أن يعتمدوا على خبرتهم الطويلة بالرياح وبالمعالم السياحية مع استخدام الإبرة المغناطيسية .

وقد حافظ العمانيون على تفوقهم البحرى فى غرب المحيط الهندى طوال عهود قيس وهرمز وقلهات ، أما شرق

المحيط الهندى فقد بقى خاضعاً لسيطرة الصين وسيطرة إندونسيا المتزايدة • وقـد ذكر ابن بطوطة أن رحلته الى الشرق فى القرن الرابع عشر الميـلادى من بنادر الملبار كانت تتم على مراكب صـينية •

وكانت هناك تطورات هامة تجرى على فنون الملاحة عند العرب من أهمها استعمال الإبرة المغناطيسية والاستمرار فى تطوير نوع آخر اسمه « الراهمانيات » وهى قوالب شـعرية تتضمن معلومات بحرية وجغرافية وفلكية •

وإنه لمن المؤكد أن الفضـل الكبير فى هـذا التطوير يعود الى الملاحين العمانيين •

ومن أبرز الشخصيات التى اقترن اسمها بتاريخ الملاحة وعلوم البحار فى تلك الفترة ، الملاح العمانى ، شـهاب الدين أحمـد بن ماجد صـاحب كتاب « الفوائد فى أصـول البحر والقواعد » الذى يعتبر مرجعا من المراجـع البحرية الهامة النادرة ، وقـد كتب أيضا ، خـلال حياته الحافلة بالتجارب البحرية والرحلات المستمرة ، نحو أربعين مصـنفا ، تتناول موضـوعات الملاحة البحرية ، غير أن كتاب الفوائد يعتبر غاية ما وصـلت اليه الكتابة العربية عن الملاحة •

وقـد ألفه فى الفترة بين عامى ١٤٨٦ — ١٤٩٠ م . وذكر فيه صراحة ، أن غايته من تأليف الكتاب هو تقـديم اضافات جـديدة الى علم الملاحة ، والكتاب يتكون من اثنى عشر فائدة [فصـلا] تتناول أمور الفلك ، وطرق الملاحة ، والفصول ، والظواهر الطبيعية والأحوال الجوية ، وجغرافية الملاحة .

وقـد ظل الملاحون فى المحيط الهندى يعتمدون على هذا المرجع الهام فى رحلاتهم حتى نهاية القرن الثامن عشر .

ولقـد ولد أحمد بن ماجد فى عمان حوالى عام ٨٣٨ هـ (١٨٣٥ م) من أسرة اشـتهر أفرادها بريادة البحـر ، وحب الأسفار ، والملاحة . فتعلق بالملاحة منذ الصغر ، واكتسـب مهارات أجـداده ، واستطاع بفضل تجاربه العديدة ، وسعة علومه البحرية أن يتوصـل الى اكتشاف أساليب جـديدة فى فنون الملاحة ، مستخدما علم الفلك بشكل واسع بالاضافة الى البوصـلة المائية التى استخدمها لتحديد الاتجاهات ، والمسارات البحـرية .

وقضى معظم حياته أستاذا ، ومرشدا ملاحيـا فى غرب المحيط الهندى ، والبحر الأحمر ، وكان يتخذ من رأس الحد فى عمان مركزا لنشاطاته الملاحية ، وقـد كان هـذا كله سببا فى ذيوع شهرته ، وتردد اسـمه كعلم من أعـلام البحر فى ذلك

الزمان ، ووصلت أخباره الى شواطىء أوربا حيث كان الإسبان والبرتغاليون يحاولون اكتشاف طرق جـديدة للوصـول الى الشرق ، أو الى الهند بصـفة خاصة عن طريق الدوران حـول رأس الرجاء الصالح ، الذى كان يسمى برأس العواصـف ، وقـد كان هـذا بمثابة فترة حاسمة فى التاريخ البحرى ، حيث أدى تصادم النفوذ البحرى العربى بالنفوذ الأوربى الى بداية عهـد التفوق الأوربى من ناحية ، وتدهور النشـاط البحرى العربى من ناحية أخرى •

وعندما وصـل أوائل الملاحين البرتغاليين ، الذين بدءو عصر الاكتشافات الجغرافية الأوربية ، الى سـواحل شرقى إفريقية عام ١٤٩٨ م ذهلوا من المستوى الحضارى الذى بلغته هـذه المناطق ، وكان فاسكودى جاما وبحارته يشاهدون كلما مروا بالموانى الإفريقية معالم حضارة اسلامية راسخة ، وتقدما ملاحيا عربيا ، بصـفة خاصة ، مما جعلهم يدركون مدى مساهمة الخبرة العربية فى علوم البحار •

وفى ماليندى لقى فاسكودى جاما ورجـاله ترحيبا من حاكمها المحلى ، فقرروا الاقامة هناك الى أن يجدوا مرشـدا يمكن الاعتماد عليه ليقودهم الى ساحل الهند •

وتشير المصادر العربية الى أن أحمد بن ماجد تصادف

وجوده فى ماليندى فى أثناء زيارة فاسكودى جاما ، وأن الملاح البرتغالى حينما التقى بأحمد بن ماجد أعجب بغزارة علمه وشجاعته ، وطلب اليه أن يقوده فى أول رحلة تتم عبر المحيط بين أوربا وبين الهند ، وقد كانت الدوافع العلمية هى الحافز الأساسى لقبول أحمد بن ماجد هذه المهمة ، التى فتحت آفاقا جديدة فى تاريخ العالم البحرى ، والتى جعلت من أحمد بن ماجد شخصية تاريخية أسطورية .

وقد قامت شهرة أحمد بن ماجد فى الغرب باعتباره المرشد الذى قدم مساعدته للبرتغاليين فى رحلتهم الى الموانى التجارية فى جنوب الهند ، واكتسب هذا الحدث أهمية خاصة فى نظر المعلقين الشرقيين والغربيين على حد سواء ، باعتبار أن الوصول الى الطرق بين شرقى إفريقية وبين الهند حول رأس الرجاء الصالح يمثل مفتاح السيطرة التجارية فى هذه المياه .

وظل اسم أحمد بن ماجد يتردد لأجيال عديدة محوطا بالاعجاب والتقدير من جانب الملاحين العرب فى المحيط الهندى . الذين كانوا يحفظون أعماله الشعرية ، ويرددونها ، بل يسترشدون بها فى رحلاتهم البحرية ، حتى أنه منذ عهد قريب أطلق بعض البحارة الأوربيين اسم الشيخ ماجد على

مركبهم ، تقديرا لهذا الملاح العربى الرائد • كما كان من التقاليد البحرية السائدة حتى نهاية القرن الثانى عشر قراءة الفاتحة على روح ابن ماجد قبل اقلاع السفن •

وقد بقى تراث العرب فى الكتابة عن فنون الملاحة متصلا على يد سليمان المهرى ، من أهل ساحل بلاد المهرة ، وهى المنطقة الممتدة من الشحر الى مرتفعات ظفار الساحلية فى عمان • وقد ترك سليمان المهرى خمسة مؤلفات ما تزال باقية حتى اليوم ، وأقدمها كتابة « العدة المهرية فى ضبط العلوم البحرية » وهو من الكتب القديمة عن علوم البحار •

وبحلول القرن التاسع عشر الميلادى بدأت تأثيرات الأساليب الأوربية فى الملاحة تظهر بصورة تدريجية فى الوقت الذى أخذت فيه أساليب أهل الجزيرة العربية فى الملاحة تعود الى الوراء ، لدرجة أن الملاحين العرب نسوا المرتبة العالية التى وصل اليها أحمد بن ماجد فى علوم البحار ، فيما عدا اسمه الذى ظل ماثلا فى الأذهان باعتباره صاحب الفضل فى تطوير علوم العرب وفنونهم فى الملاحة البحرية •

— ٨ —

وإنه لمن العسير على أى مؤرخ أن يقدم سجلا تاريخيا مسلسلا عن تطور صناعة المراكب فى عمان قبل وصول البرتغاليين ، بيد أن من الممكن الاعتماد على بعض أنواع المراكب الموجودة فى عمان ، والتى تخلفت من العهود السابقة لوصول البرتغاليين ، وأيضا على بعض الاشارات التاريخية والأدبية المتفرقة للعهود الاسلامية ، لتصور أنواع المراكب التى كانت تمخر المحيط الهندى ، وذلك حتى يمكن الاستدلال من هذا كله على ملامح صناعة المراكب قبل الاسلام .

وتفيد هذه الاشارات أن الخصائص المميزة للمراكب العربية فى المحيط الهندى كانت ثلاثا ، وتتمثل فى :

١ — استخدام الألياف بدل المسامير فى ربط أجزاء المركب بعضها الى بعض .

٢ — الشراع الممتد من المقدمة الى المؤخرة ، بدل الشراع العريض المربع .

٣ — تشابه شكل طرفى جسم المركب .

وهـذه الخصائص لا تزال موجودة حتى اليوم فى عمان ، وان كانت لا تجتمع كلها فى طراز معين من المراكب إلا فى النوع المسمى « السنبوق » .

وقـد دفع مجىء البرتغاليين بناة المراكب العمانية الى ادخال تجديدات كثيرة عليها ، وأدى التأثير الأوربى على مدى القرون الى ظهور أصناف جـديدة تمامـا من المراكب ذات المؤخرات المربعة ، أو العريضـة ، مثل البغـلة . والقنجة ، والجالبوت ، أما النوع ذو الطرفين المتشابهين فلا يزال موجودا . ويتمثل فى البوم وفى البدن . وبرغم أن الشراع المثلث بقى دون تعـديل إلا أن طريقة تثبيت الألواح الى بعضـها البعض بالمسامير بدأت تحل محل طريقة الصـناعة القديمة .

وكانت أجسام المراكب العمانية تصنع من خشب الساج ، أو من جـذوع شجر جوز الهند ، وهـذا الخشب كان يستورد من الهند ومن جزر المالديف ، ويقول أبو زيد الحسن السيرافى الذى عاش فى القرن العاشر الميلادى : إن جماعات من عمـان كانوا يفدون الى هـذه الجزر التى تزرع شجر جوز الهند ، ومعهم أدواتهم ومعداتهم ، ويقومون بقطع ما يشاءون من تلك الأشجار ثم يتركونه ليجف ، ثم ينزعون عنه الأوراق ، ويفتلون من لحاء الأشجار حبالا يصنعون منها المراكب ، كما كان شجر

جوز الهند متعدد الفوائد بالنسبة لأهل عمان فمنه أيضا يصنعون أشرعة السفن وصواريها •

وقد كانت صناعة هياكل السفن تتم بطريقة بسيطة جدا ، بحيث توضع قاعدة المركب أولا على الأرض ، ثم تثبت فيها ألواح أفقية ، تشد الى كلا الجانبين ، والى بعضها البعض بدرزات من الليف ، ثم توضع أضلاع المركب ، وتثبت بالألواح فى مواضعها ، ويربط بعضها ببعض من الحافة الى الحافة •

وكان زيت السمك ، ولا سيما سمك الحوت ، يستخدم لحماية جسم المركب من مياه البحر ، ولعل ألياف النخيل كانت تستخدم لقلفطة المفاصل ، كما كان يستخدم مزيج من زيت السمك والصمغ لهذا الغرض •

ولم تكن هناك أسطح للمراكب فى أكثر الأحيان ، وإن هى وجدت فإنها تكون محدودة المساحة فى المقدمة وفى المؤخرة ••• وكان النوع الوحيد المعروف من الدفة هو الدفة الجانبية ، أو مجداف التوجيه ، ولم تكن المراكب من عابرات المحيطات تحتاج لأكثر من مجداف واحد حتى فى الأحوال الجوية السيئة ، وذلك لأن المراكب كانت ذات طرفين متشابهين ، وكان مجداف

التوجيه مثبتا فى قطعة المؤخرة المدببة فلم يكن يخشى أن تسحبه الميـاه اذا مـال المركب •

وفى القرن الثالث عشر الميلادى ظهرت دفة المؤخرة التى تحرك بجهاز التوجيه بالحبال ، أما عصـا الدفة فقـد أخذها العمانيون من البرتغاليين •

وكانت المرساة عبارة عن حجر كبير مثقوب ، يكثر عدده فى المراكب الكبيرة العابرة للمحيطات •

وكانت الصوارى تصنع من خشب شجر جوز الهند أو الساج ، وربما تزود المركب بأكثر من واحـد منها ، كما كانت الأشرعة تنسج إما من سعف النارجيل أو سعف النخل ، أو من القطن ، وقـد كان فى صـحار صناعة نسج القماش الذى تصـنع منه الأشرعة ، وربما كانت الأقمشة تستورد من الهند ، وكان المركب يحمل شراعين ، شراع لليل والأحوال الجـوية السيئة ، والثانى للنهار والأحـوال الجـوية الملائمة ولم يكن بالامكان ثنى الأشرعة أو تقليل مساحتها •

ومن الأشرعة نوع مثلث الشـكل يتم تثبيته فى المقدمة وفى المؤخرة ونوع مربع ذو حبال أربعة ، وكان استعمال الشراع

المربع عاما فى العصور القديمة ، لأنه يضمن الاستقرار للمراكب فى البحار المضطربة ، ويوفر طاقة جـذب لحفظ توازن المركب .

وكانت المراكب العمانية فى أوائل القرن العشرين تتكون أساسا من أنواع تسـمى : البغلة ، والبوم ، والسـنبوق ، وأبو بوز ، بالاضافة الى البدن والجالبوت المخصصين لتجـارة شرقى إفريقية ، وهما أكبر فى الحجم من بقية المراكب ، وكانت معظم المراكب ذات الصارى الواحـد تتزود لرحلاتها الطويلة بشراعين على الأقل ، أحـدهما للأحوال الجوية العادية ، والآخر للأحوال الجوية المضطربة وعند قيام البحـارة بتغيير الشراع ينتزع العمود المعترض ثم الشراع وتركيب الشراع البديل ، وهـذه عملية شاقة . فاذا أريد مـد الجزء الأمامى من الشراع نحو المقدمة يمـد عمود معترض قابل للتوجيه . وكانت هـذه العملية تتم من الجهة اليسرى للمقدمة ، ثم يحرك الصـارى لتثبيته ، وهـذا يسهل دفعه نحو الأمام على حسب الرغبة .

وكانت المركب المسماة البغلة أكثر أنواع مراكب النقـل العمانية والخليجية استعمالا ، وحمولتها تتراوح ما بين ١٥٠ و ٤٠٠ طن ، وربما تزيد الى ٥٠٠ طن ، وقـد يبلغ طولها ١٣٥ قدما ، وكانت الكبيرة منها ذات قاعدة نحاسية ، ولهـا ثلاثة صـوار ، كما كانت المؤخرة عريضة تتميز بالسطح العـالى ،

وبالممرات العالية ، وبالفتحات الخمس الموجودة بهـا ، وهى فى الغالب مزخرفة بحفريات ونقوش دقيقة ، حيث كان العمانيون يتقنون أعمال الحفر والزخرفة بصـورة فائقة ، ليس بالنسبة للمراكب فحسب ، بل أيضـا فى زخرفة الأبواب والشـبابيك الخشبية ، وبهـذا الطابع المميز كانت البغلة نوعا من المراكب يرتبط بعمان ارتباطا خاصـا ، أما مقدمة البغلة فهى منحنية تعلوها كرة خشبية تميزها عن غيرها .

وتدل المؤخرة العريضة العالية للبغلة على مدى تأثر صناعة السفن فى عمان بالأسلوب الأوربى بوجه عام ، وربما كان هذا هو السـبب فى تفـوق المراكب العمانية على المراكب العربية الأخرى ، وأصل هـذا الطراز من المراكب لا يزال أمره مجهولا ، حيث لا توجد أدلة على وجود البغلة قبل القرن التاسع عشر .

وكان العمانيون يستخدمون نوعا آخر من المراكب يشبه البغلة اسمه القنجة ، وهـذا النوع متأثر فى تصميمه بالأسلوب الهندى ، وتشترك القنجة مع البغلة فى أن لها مؤخرة مربعة ، وفيها فتحات خلفية وممرات ، وإن كانت أقل زخرفة ونقشا ، كما أن عرضها أقل بالقياس الى طولها ، وتزود القنجة بثلاثة صـوار ، وقد اشتهرت مدينة صور بصناعة مركب القنجة ، وأما حمولة القنجة فإنها كانت تتراوح بين ١٣٠ و ٣٠٠ طن ،

وكان طولها يتراوح بين ٧٥ و ١٢٠ قدما ، وكانت تستخدم فى التجارة عبر المحيطات كالبغلة .

وفى القرن العشرين حل مركب « البوم » تدريجيا محل مركب البغلة لنقل البضائع والركاب فى المحيط عند العمانيين ، وهو متشابه الطرفين ، وتكاليف صنعه أقل من كل من البغلة والقنجة .

وهذا النوع من المراكب قد انتقل الى عمان من بلدان الخليج ، ولا يعرف بالضبط متى بدأت صناعته فى عمان ، ولكنه على كل حال يعتبر أكبر المراكب العمانية ، وتتراوح حمولته بين ٧٤ الى ٤٠٠ طن ، وطوله يتراوح بين ٥٠ الى ١٢٠ قدما ، أما عرضه فيتراوح بين ١٥ و ٣٠ قدما ، وهو يتميز بمقدمته المستقيمة القائمة على زاوية ٤٥ درجة ، وتوجد على أطرافه رسوم بسيطة ، تطلى باللونين الأبيض والأسود ، وهى رسوم تشبه فى أصولها صورة العين التى كانت موجودة على كثير من المراكب القديمة ، ويتم تحريك دفة البوم بآلة توجيه معينة ، ويضاف الى الشراع الكبير المائل شراع آخر فى المؤخرة ، وهناك مراكب من هذا النوع عليها ثلاثة صوار .

ومن أشهر المراكب العربية فى الخليج وعمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر مركب السنبوق ، ويتميز هذا

المركب بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحنى ، ومؤخرته العالية .

وكان السنبوق من المراكب المشهورة فى صور ، ويستخدم فى الرحلات التجارية البعيدة المدى ، وله صاريان ، وكان من الشائع استعماله فى الخليج كمركب لصيد اللؤلؤ .

وكثيرا ما كان يطلق لفظ « سنبوق » على المركب بصفة عامة ، كما أنه يطلق أيضا على القوارب المحيطة على ساحل ظفار ، مما يدل على أن الاسم لفظ عريق فى القدم .

ومن المراكب العمانية الصنع ، مركب « الجالبوت » ، ويتميز بمقدمته العمودية ، وله مؤخرة عريضة ، ويقال ان اسمه مشتق من اسم المركب البرتغالى « جالبوتا » .

وكان « الجالبوت » يستخدم فى الخليج كمركب لصيد اللؤلؤ ، أما فى عمان فكان يستخدم فى التجارة البحرية ، وربما استخدم فى صيد السمك .

ومن أكثر المراكب العمانية شهرة مركب « البدن » أو

البدينى وهو مركب يستخدم لصيد السمك ، وللنقل الساحلى فى جميع أنحاء عمان ، وذلك لأنه يتناسب مع الاحتياجات المحلية . ولكافة الأغراض ، وتصميمه منخفض مستقيم ، ويمكن تمييزه بالصدر البارز ، وبمؤخرته العالية التى تثبت عليها الدفة بالحبال ، وعندما يكون مركب البدن متوقفا تتزع دفته فتثبت على أحد جانبى المؤخرة وكذلك عندما يكون راسيا فى الميناء ، لأن المركب قليل العمق فى المقدمة ، كثيره بالقرب من قاعدة المركب .

ومركب البدن ليس له سطح ، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل ، وهو مسطح الشكل ، خفيف الوزن عند المؤخرة ، ويصنع من القصب ومن سعف النخيل ، ويزود بصار عمودى فريد فى طريقة تثبيته .

ولا يزال يوجد على ساحل الباطنة عدد من مراكب طراز البدن الذى يستعمل فى صيد الأسماك ، وهى فى حالة صالحة ، ولكن استعمالها أخذ يتناقص لعدم صلاحية مؤخرتها لتركيب محركات آلية عليها .

ومن أشهر المراكب الصغيرة فى عمان قارب صغير ، اسمه

« الهورى » ، وهو منحوت من جذوع الأشجار ، يتراوح طوله عادة بين ١٠ و ٢٠ قدما ، ويصنع أحيانا من خشب العنبة الذى يستورد من ساحل المليار ، ولفظة « هورى » فى الأصل لفظة هنـــدية ويستخدم هـــذا القارب فى صيد الأسماك ونقل السلع الى مسافات قصيرة ، ولهذا فقد ظل يستخدم على نطاق واسع .

***

— ٩ —

ويبدأ موسم بناء المراكب فى أواخر الصيف عادة ، حوالى شهر سبتمبر ، وقد يستغرق بناء مركب كبير فترة تصل الى عشرة أشهر ، أما المركب الصغير فيتم صنعة فى مدة تتراوح بين شهر وأربعة أشهر •

ووفقا للطريقة المتبعة يكون البدء ببناء الهيكل ، فتركب الألواح أولا ، ثم تضاف اليها الأضلاع ، ويتم رص الألواح من الحافة الى الحافة باستخدام مساند أو دعامات ، لإعطاء الهيكل شكله المطلوب ، دون الاستعانة بتصميمات أو رسوم ، ويعتمد العمال على خبراتهم ومهارتهم وحدها ، غير أن بناء المركب يتم تحت اشراف خبير له سنوات طويلة فى هذه الصناعة ، ويغلب أن يكون النجارون قد ورثوا المهنة عن آبائهم ، أو تعلموها من أقاربهم ، ولذا فإن حرفة صناعة السفن ذات طابع عائلى •

ويستعمل خشب الساج المستورد من الهند لعمل قاعدة المركب والمقدمة والمؤخرة • كما أن ألواح الهيكل من الساج أيضا ، وهى تستورد من الملبار ، وقد يستخدم من الأخشاب يسمى منيتج ، ويستورد من الهند أيضا •

أما الأضـــلاع والركب (الكروات) فتصنع من خشـــب ينمو فى عمان ، كما تصنع من شجر القرظ والسدر ، وقد يستعاض عن ذلك أحيانا بأضـــلاع من خشب الميط المستورد من الصومال ، أما العقفات الخشبية فإنها تستورد من إيران والعراق والهند ، ويسمى الصارى فى عمان دقلا ، وهو فى الواقع جـــذع شجرة ساج ضـــخمة •

ومن بين الأنواع الأخرى المستخدمة فى بناء المراكب الخشب البنغـــالى •

ويستخدم الساج لبناء هياكل مراكب الصـــيد فى الباطنة ، وتبنى القاعدة من خشب شجر القرظ المحلى ، والمقدمة والمؤخرة من خشب السدر المحلى ، مكا يستخدم خشب القرظ لصـــناعة الأضـــلاع ، وهذا النوع من الخشب له أهمية خاصـــة نظرا لصـــلابته وقوته ، وعموما فإن صـــناعة المراكب فى عمان تعتمد اعتمادا كبيرا على أخشاب تنمو فى عمان نفسها •

وأما الأدوات والمعـــدات التى تستخدم فى بناء المراكب ، مهما كان حجمها ، فكلها معدات بدائية ، ولا تزال هـــذه المفارقة بين بساطة أساليب صـــناعة المراكب وجودة هـــذه الصـــناعة وروعتها تثير الاعجاب ، واذا استثنينا بعض المعـــدات التى

تستخدم كالمطرقة . والمنشـــار ، والقـــدوم ومثقاب الخيط والقوس والإزميل والمسحج ، أو حـــديدة القلفطة . فإن العمل كله يعتمد على المهارة والخبرة والجهـــد الخلاق فى عملية البناء .

وتجرى قلفطة الهيكل باستخدام مزيج من الليف أو القطن الخام مشرب بزيت السمك ، أو زيت جوز الهنـــد ، أو زيت السمسم . ويستخرج زيت السمك . إما من السردين أو من كبد السمك اللحم ، وكلاهما من منتجات عمان . ويطلى الهيكل تحت مستوى سطح المـــاء بطلاء واق ، يصنع من الزيت أو الدهن ، أو الصمغ ، بإضـــافة شىء من الجير اليه ، وذلك لوقاية القارب من التسوس ، أما الجزء فوق مستوى المـــاء فيطلى بزيت السمك أو بزيت نباتى ، ليضفى على الخشب لمعـــانا وبريقـــا .

ويتم تثبيت الصـــوارى فى القواعد ، ثم توضع الأشرعة ، وكل شراع مصنوع من عدة شرائح تخاط متوازية ، وهى أنواع مختلفة حسب الحاجة ونوع المركب .

وقـــد اشتهرت البحرين بعمل أفضل نسيج قطنى لصناعة الأشرعة ، ولكن صحار وأماكن أخرى فى الباطنة بعمان كانت تنتج أيضـــا كميات كبيرة من ذلك النسيج .

وكانت أحواض بناء المراكب فى صور تتمتع بشهرة كبيرة فى المحيط الهندى ، بل انها كانت فى القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين معروفة بأنها أنشط مراكز بناء السفن فى جزيرة العرب كلها •

وفى عام ١٩٧٥ بدأت دائرة صيد الأسماك فى سلالة تدخل القوارب المصنوعة من الألمنيوم ، التى يبلغ طول كل منها ١٢ قدما ، وهى قوارب مزودة بمحرك آلى ، وقد بلغ عدد ما تسلمه الصيادون فى المنطقة الجنوبية من عمان حتى أوائل سنة ١٩٧٨ مائة وأربعين قاربا من هذا الطراز •

والواقع أن فنون الملاحة وصناعة بناء السفن فى عمان لها تاريخ وتراث عريقان ، يعودان الى أكثر من أربعة آلاف سنة • ولقد أنجبت هذه البلاد العريقة ملاحين وتجارا كانوا أول من سلك الطرق البحرية ، كما ابتدعوا أساليب فريدة فى الملاحة وأنواعا كثيرة من المراكب ، وكان العمانيون يمخرون عباب المحيطات فى القرن الأول الهجرى (الثامن الميلادى) ، ولا تزال المراكب العمانية تشق البحر فى مياه الخليج والسواحل فى عمان ، تذكر الناس بذلك التاريخ المجيد الذى صنعه العمانيون وأبدعوا فيه ، أيما ابداع •

وتعتبر الفترة الواقعة بين عامى ١٨٣٨ — ١٨٤٢ م فترة هامة فى تاريخ البحرية العمانية ، فلقد أظهر العمانيون براعة فائقة فى الاضطلاع بمعطيات مصالحهم التجارية والدبلوماسية الدولية ، فخلال هذه الفتر القصيرة استطاع السيد سعيد بن سلطان أن يقيم علاقات دبلوماسية مع كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية ، كما بعث بسفرائه الى لندن ونيويورك •

وكان لابد أن تؤتى هذه المهارات الملاحية ثمارها الطيبة فتقوم السفينة سلطانة ، إحدى قطع الأسطول العمانى برحلتها الى نيويورك عام ١٨٤٠ م •

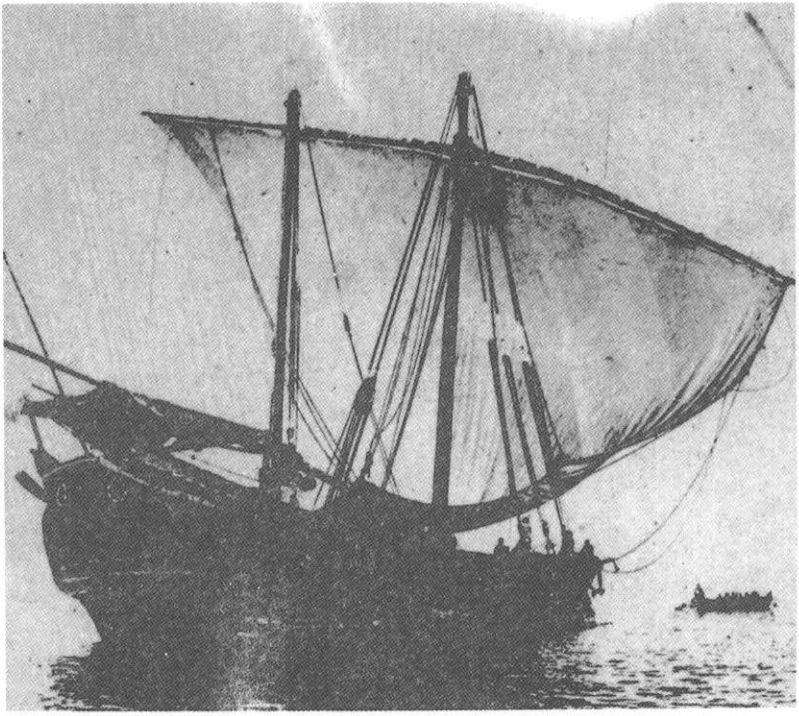
وقد بنيت « سلطانة » فى حوض بناء السفن فى مدينة بومباى سنة ٨٣٣ م وكانت حمولتها ٣١٢ طنا ، وكان بناؤها على الطراز الأوربى ، وهى مزودة بأربعة عشرة مدفعا • وكانت أشرعتها مربعة تحملها ثلاثة صوار ، وقد أدخل عليها فى كل من بومباى ومطرح بعض التعديلات ذات الطابع العمانى •

وقد بدأ الإعداد لرحلة « سلطانة » الى نيويورك فى أوائل عام ١٨٢٩ م حيث أعيد تجهيز السفينة فى بومباى ، ثم

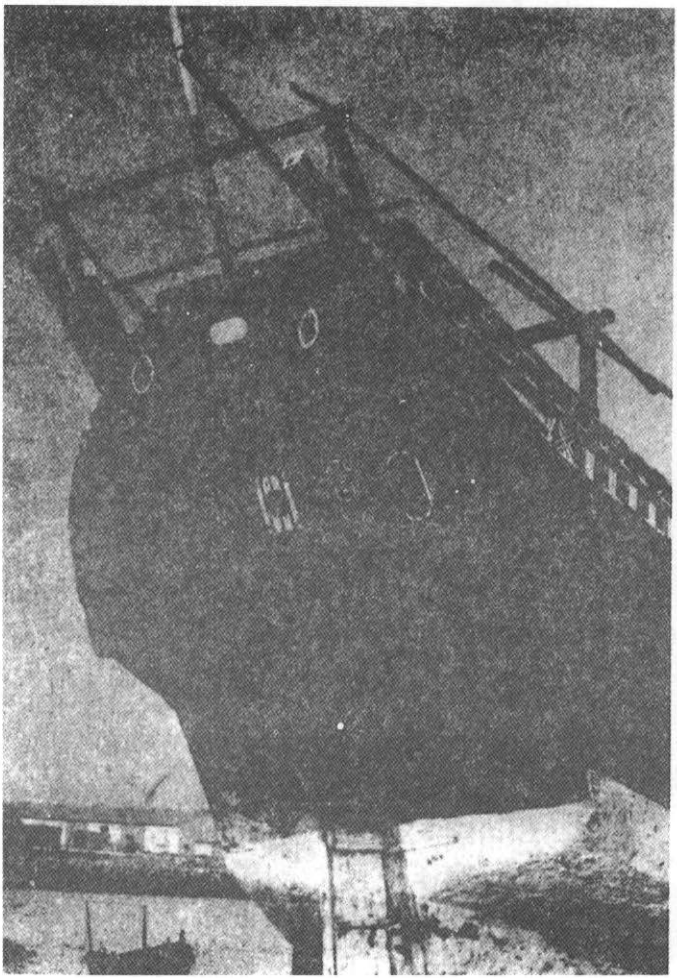
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا، وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

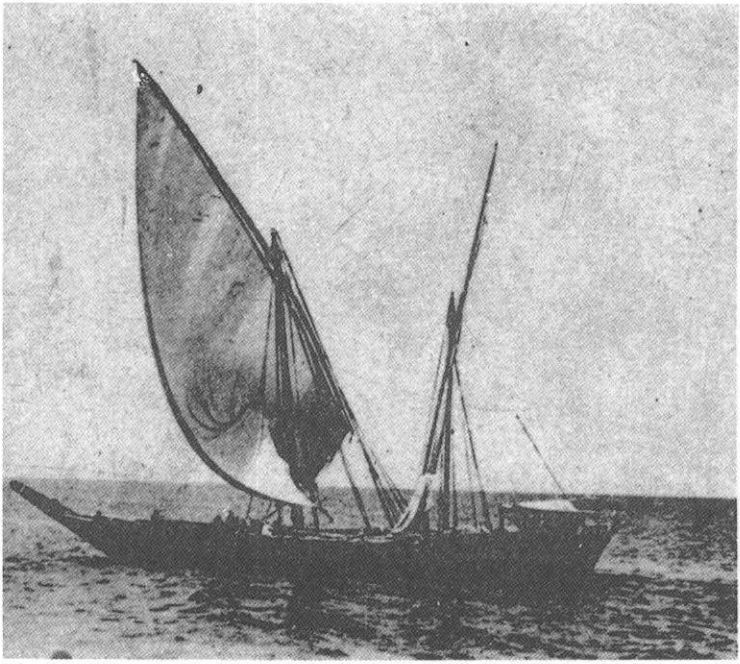
صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ



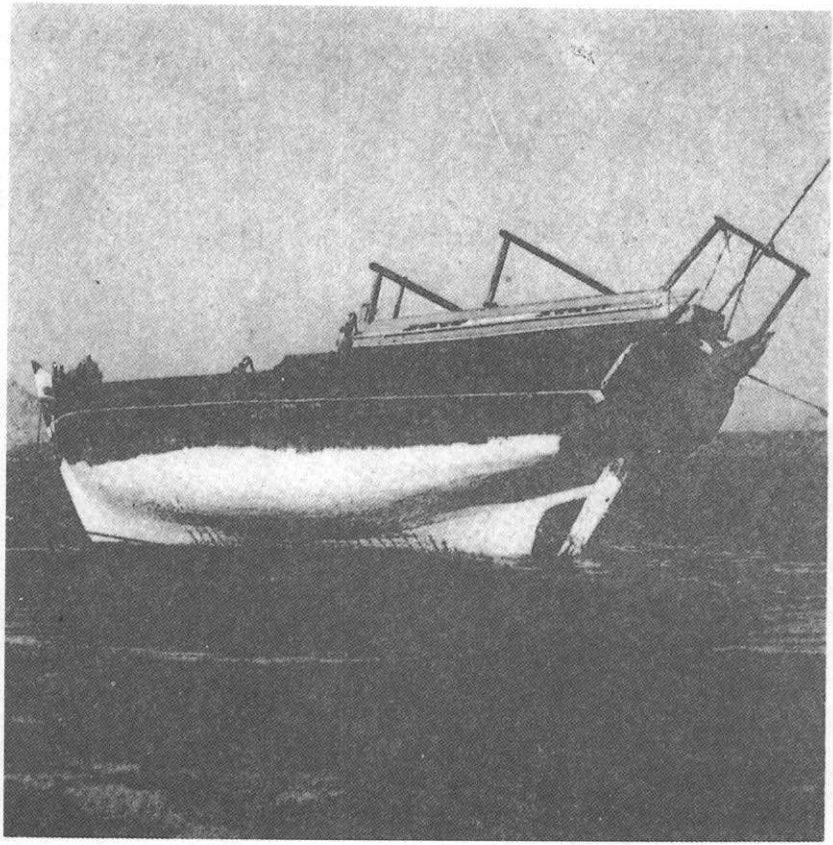
ـ منظر يصور مركب البغلة ، تجاه ساحل أفريقيا الشرقية .



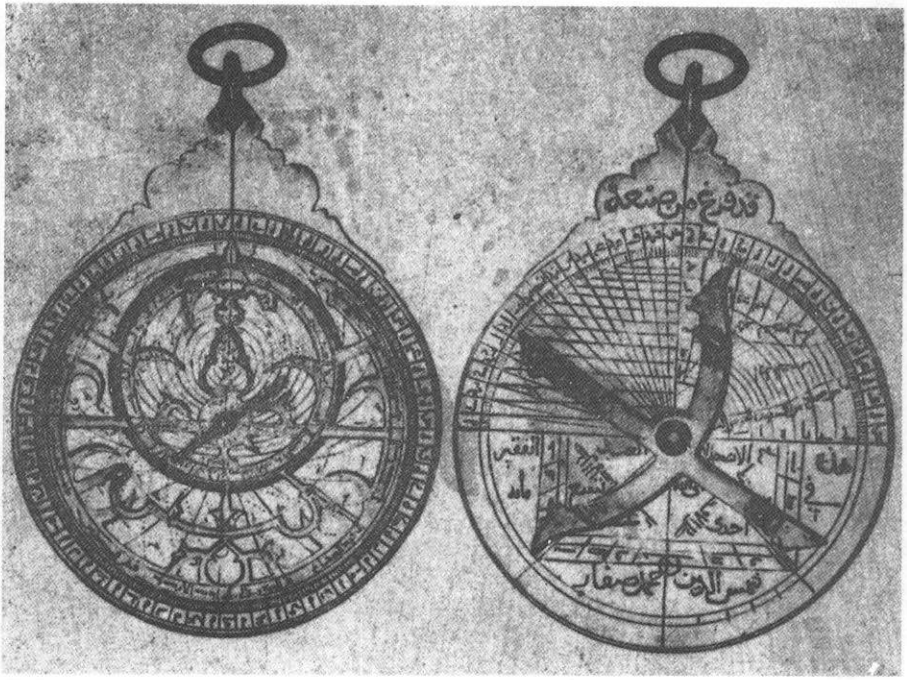
ـ منظر مركب القنجه .



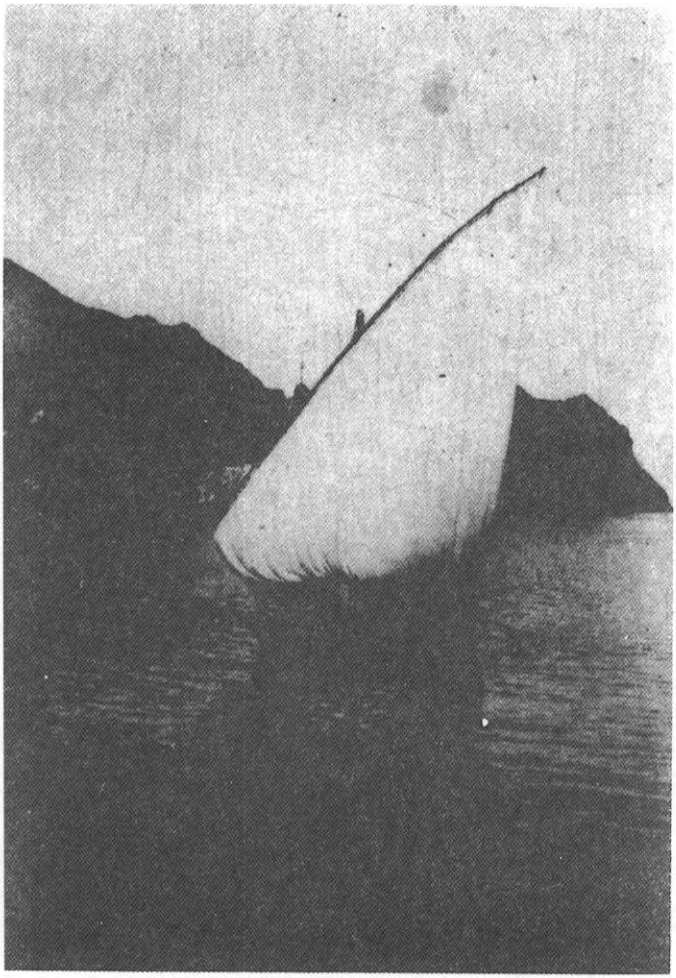
ـ صورة مركب يوم كبير ، ذو صارين .



ـ سنبوك مخيط من صنع منطقة ظفار .



- واجهتا اصطرلاب ، صممه الملاحون العمانيون ، ويستخدم في البحار ، وفي البر أحياناً لمعرفة خطوط عرض الموانى .



ـ منظر مركب البدن في مسقط .

ـ منظر أمامي لمركب تحت البناء في مدينة صور .

أبحرت فى آخر ديسمبر الى زنجبـــار ، وفى فبراير ١٨٤٠ م أقلت مع الرياح الشمالية الشرقية ، واتجهت الى نيويورك عن طريق رأس الرجاء الصـــالح حيث استغرقت الرحلة ٨٧ يوما • لم تتوقف خلالها إلا فى مرفأ واحـــد ، هو سانت هيلانة ، حيث قام قبطان السفينة أحمد بن نعمان بزيارة الحاكم زيارة رســـمية •

وقـــد أثار وصـــول أحمد بن نعمان ورجال مركبه اهتماما كبيرا فى صـــحافة نيويورك ، ولقى أحمد بن نعمان ومساعداه محمد عبد الله ومحمد جمعة ترحيبا وتكريما من أعيان نيويورك ، كما تجولوا هناك وركبوا القطارات البخارية ، وزاروا أحـــد السجون ، ومحطة بناء سفن الأسطول ، وأقيمت لهم مآدب رسمية عديدة ، وأدخلت السفينة « ســـلطانة » الى أحـــد أحواض السفن التابعة للأسطول على نفقة الحكومة الأمريكية الى أن انتهت الزيارة •

وفى يوليه بدأ أحمد بن نعمان يتهيأ لرحلة العودة حيث تم أبحار سلطانة من ميناء نيويورك فى اليـــوم التاســـع من أغسطس سنة ١٨٤٠م •

وبعد رحلة شاقة طويلة وصـــلت « سلطانة » الى زنجبار

فى ٨ ديسمبر عام ١٨٤٠ ، ولم تتوقف خـلال الرحلة إلا مرة واحـدة فى مدينة الرأس ، كيب تاون .

وكانت رحلة « سلطانة » التالية عام ١٨٤٢ م الى لندن ، تحمل السفير العمانى على بن ناضر ، ومعه رسائل من السيد سعيد الى الملكة فيكتوريا .

وقـد أبحر على بن ناصر على ظهر « سلطانة » من زنجبار فى ١١ فبراير سنة ١٨٤٢ م ، ووصلت المركب الى سانت هيلانة فى ابريل ، وفى خـلال الرحلة أصيبت سلطانة ببعض العطب ، لكنها وصلت الى التيمز يوم الأحـد ١٢ يونية ، حيث سحبتها سفينة الى رصيف ميناء سانت كاترين لتجرى لها الاصطلاحات اللازمة بناء على أوامر وزارة البحرية البريطانية .

... ثم عادت السفينة « سلطانة » الى زنجبار .

***

وبعد ، فهذه إلمامة موجزة بتاريخ الملاحة العمانية وادراكة يسيرة بنشاطات الشعب العمانى العريق فى مجالات صـناعة السفن والمراكب الشراعية ، تحمل فى ثناياها إبانة واضـحة عن مهارات الشعب العمانى فى شتى مناحى تاريخه المجيد .

بيد أن عمان الآن قـد بدأت نهضة جـديدة شاملة ، تعيشها فى عهد راعيها جلالة السلطان قابوس ، بفضل قيادته الحـكيمة وهمته الشابة ، على طريق الحضـارة الحديثة قدما نحو آفاق عصر جـديد •

***

حقوق الطبع محفوظة لوزارة التراث والثقافة
ص.ب : ٦٦٨، الرمز البريدي: ١١٣ مسقط
سلطنة عُمان

رقم الإيداع : ٢٠٠٥/٣٦

طبع بمطابع النهضة ش.م.م. هاتف: ٢٤٥٦٣١٠٤
البريد الإلكتروني : admin@anpressoman.com